Nr. 7 WARSZAWA, LIPIEC 1928 r. ROK VII.

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
			1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Rocznie	24 zł.							
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka, za tekstem	300	160	90	50	30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	4 okładka, przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50	Fotografje i klisze na rachunek klijenta



Nagroda czasopisma „Auto“ na VII Raid Międzynarodowy A. P., przeznaczona dla kierowcy, jednego z pośród dwóch pierwszych grup, który ukończy Raid bez punktów karnych i posiadać będzie najtańsze podwozie. Wygrał ją Cipriano Illiano na samochodzie Fiat.

Fot. Majcherski.

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

Od Startu — do Finishu

Glossa do VII-go Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski.

„Nunc est bibendum nunc pede libero pulsanda tellus..."

CHYBA nigdy — i nigdzie — nie było jeszcze takiej katarakty djalogów. Takiego napięcia konwersacji. Takiej migotliwości wątków. Istna konwersacyjna Szeherezada!

— Jadę, uważacie, naciskam, jak się da, motor śpiewa, jak Kiepura, i raptem — świeca!

— Kocierz? Dla mnie to była mięta. Ja byłem przecież tylko obserwator. Ale dla Fruelinga!

— Na miejscu Bitschana wyrzekłbym się kobiet, raz na zawsze! Nie można mieć jednocześnie powodzenia w miłości — i w automobiliźmie. Nemezis: Karter.

— Naprawdę? Naprawdę? Liefeldt tym razem znowu nie pozwolił się fotografować? Do djabła! Zabobonny, jak stara cyganka!

— Telegrafuję do Druskiennik — nic. Telegrafuję do Łucka — nic. Telegrafuję do Jaremcza — głuche milczenie. Poczekaj! — pomyślałam sobie: — Przekonam się osobiście, co Ty tam porabiasz! Raz, dwa, trzy — wsiadłam do maszyny i przygazowałam do Krynicy. Voilà! Był, zresztą, najwyższy czas: okropnie mu wpadła w oko pewna mecenasowa...

— To skandal, tak się opalić na bronzowo. Boję się, że mi zasmolisz jasiek!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Panie w sukniach wszystkich kolorów tęczy. Panowie w smokingach. Automobilklub Polski w komplecie. Prezydjum. Komisja Sportowa. Kierownictwo Raidu. Goście. Tout Varsovie.

— I oni — bohaterzy wielkiego, dorocznego Turnieju Benzynowego. W tym roku jeszcze bardziej opaleni, niż zazwyczaj. (Nic dziwnego. To była cholera, a nie raid!) Spaleni na bronz. Na rakową czerwień. Na sepję. Są tacy, którym skóra zwisa z czoła (i z nosa) ozdobnemi frendzelkami. I tacy, którzy, dzięki umiejętnemu stosowaniu „smarów", wyszli względnie cało. I tacy wreszcie, z któremi złe duchy gościńca obeszły się najzłośliwiej. Czcigodni — w dekoracjach plastrów!

Światła. Kwiaty. Muzyka. Wino. Radjo. Salwy oklasków. Spicze. Defilada tryumfatorów. Puhary. Bronzy. Stopery, Asy. Teamy...

Finał Raidu.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Tak to wyglądało po pomyślnym i świetnym finishu, w lokalu Automobilklubu Polski przy ulicy Ossolińskich Nr. 6, we wtorek, dnia 26-go czerwca, skąpo przed północą. Tak to wyglądało w momencie wymiany mnogich kortezyj, kiedy Komandorowi i Vice-Komandorom zdejmowano z czół 8-dniowe wieńce cierniowe, dając im w zamian za nie — zaszczytne, złote i srebrne, plakiety...

Cofnijmy się teraz nieco wstecz, wytężmy sokoli wzrok, nabierzmy na feljetonistyczną paletę dużo kolorów — i postarajmy się wskrzesić, na wieczną rzeczy pamiątkę, dzieje tej zaciętej bitwy, podczas której jednym — trzaskały kartery i psuły się Delca (że nie wspomnimy o palących się motorach, zarzucających maszynach, zlatujących kołach i t. p.) — innym zasię, szczęściarzom, kwitły laury...

Wskrześmy, powtarzam, całą epopeę, zaczynając od chwili, gdyśmy wszyscy byli niewinni, jak dzieci, nieskalani punktami karnemi, naiwni, jak panny z Sacré Coeur i pewni, że jeżeli złapiemy jakąś złą notę — to chyba od żony, albo wogóle, ukochanej kobiety, i to tylko za 6-ty (wypoczynkowy) dzień Raidu, mianowicie za błędną interpretację 35-go Punktu Regulaminu...

(„Podczas dnia wypoczynkowego dostęp zawodników do parku będzie bezwzględnie zakazany"... Nikomu nie przyszło do głowy, że ten Punkt może się także odnosić do parku zakładowego, odwiedzanego w towarzystwie osoby płci odmiennej!).

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wyjechaliśmy, jak wiadomo, 17-go, o godzinie 10-tej rano, do tego stopnia przejęci Regulaminem, że, mimo palącego pragnienia, kontentowaliśmy się cały czas Martellem, lubo mieliśmy ochotę na wodę. (Punkt 37-my: „Dolewanie wody w czasie drogi jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10-ma punktami karnemi").

W Druskienikach przyjęto nas kordjalnie i nad wyraz uprzejmie. Weterani raidowi uskarżali się wprawdzie na niesłychanie szczupłą ilość kuracjuszek w wieku popisowym (przy olbrzymiej ilości izraelitów w tym-że wieku), ale uspokojono ich zapewnieniem, że z nastaniem cieplejszej pory roku, (która w tutejszych szerokościach wybucha zaraz po

ruszeniu lodów, mniejwięcej w połowie sierpnia) procent kobiet, uświadomionych sexualnie, dorównywa przeciętnej rocznej, ustalonej w państwowem obserwatorjum termo-barometrycznem, w Krynicy.

Spożyliśmy, wobec tego, obfitą wieczerzę, wciągnęliśmy w płuca „Wiatr od Niemna", poczem, stwierdziwszy ożywczy powiew Waldemarasa, udaliśmy się na spoczynek, wysławszy certum quantum depesz terminowych, identycznej, mniejwięcej, treści:

„Szczęśliwie Druskienikach — stop — Zakurzony ale kocham — stop — Wystrzegaj się towarzystwa Karola — stop — Miljon pocałunków — stop — Jutro nie będę telegrafował bo Łucku podobno pchły — stop — Uściśnienia."

Błogość snu na pierwszym etapie mąciła nam grubo świadomość, że dwaj mili raidowi towarzysze, Bitschan i Winicki, już odpadli. Ano, trudno. A la guerre, comme à la guerre...

— — — — — — — — — —



Renault 23-ka w szczerem polu, kilkanaście metrów za rowem, z przodu i z tyłu tęgo pocharatana...
Fot. Zdz. Kleszczyński.

Drugi dzień raidu zaczął się uroczo. Było słonecznie i pogodnie. Team ADR-ów bezskutecznie gubił Frühlinga i Szwarcszteina, zaszywając się w opłotkach — ale Bugatti, jedna i druga, wnet odnajdywały leaderów, i przyszywały się do Liefeldta, hr. Potockiego i Dzierlińskiego, ku wielkiej a komicznej ich rozpaczy.

Nikt nie przypuszczał, że zaraz za Grodnem, na 23-cim kilometrze, (o ile mnie pamięć nie myli), zdarzy się pierwsza katastrofa. Ale się zdarzyła. W oczach piszącego! Sznur furmanek, mijany przez raidowe wozy, szorujące, jeden za drugim, ostrem tempem, musiał, jak na złość, prasnąć o Renault, 23-kę, prowadzoną przez miłego, ale grubo nieostrożnego etranżera, imci Leona Courtin...

Było tak:

Ledwo szczęśliwie minęliśmy końską karawanę, na ADR-rze 5-ce, spostrzegliśmy parę koni, skręcającą na środek, w sam tuman kurzu, gęstego, jak mgła londyńska.

Liefeldt krzyknął, zdaje się, na cały głos:

— Uwaga! Maszyna idzie!



Liefeldt się umył...
Fot. Zdz. Kleszczyński.

Niżej podpisany podniósł ostrzegawczo rękę, jak tylko mógł najwyżej, żeby pędząca w tyle Renault przyhamowała — ale ani chłop Liefeldta nie posłuchał, ani, oczywiście, pan Courtin sygnału nie spostrzegł...

Z grupy bab, idących mimo półdróżkiem, buchnął w tejsamej chwili przeraźliwy krzyk:

— Jezus-Marja!

I zrozumieliśmy, że na szosie, tuż, za nami, zrobiła się jakaś k a s z a...

Wódz Daimlerytów zahamował wóz, komisarz zneutralizował czas, wyskoczyliśmy czemprędzej z maszyny — i kłusem, do tamtych, na pomoc!

Widok był niewesoły...

Renault 23-ka w szczerem polu, dobre kilkanaście metrów za rowem, z przodu i z tyłu tęgo pocharatana — dziw, że nie skapotowała. Komisarz tej maszyny, przemiły kapitan Pawluć, poważnie skaleczony. Kierowca zielony, jak trawa. Psiakrew!

Opodal konie, broczące krwią. Połamany wóz... Okazało się, że wóz z końmi wynurzył się z kłębów kurzu o kilka metrów przed pędzącą maszyną, tak, że go już wyminąć nie było można. Dyszel wyrżnął, jak to zwykle bywa, prosto w szybę. Paluszki lizać!

Tylko przytomności kierowcy, no, i tej okoliczności, że rów w tem miejscu był względnie płytki, przypisać należy, że się ten fatalny wypadek zakończył względnie pomyślnie.

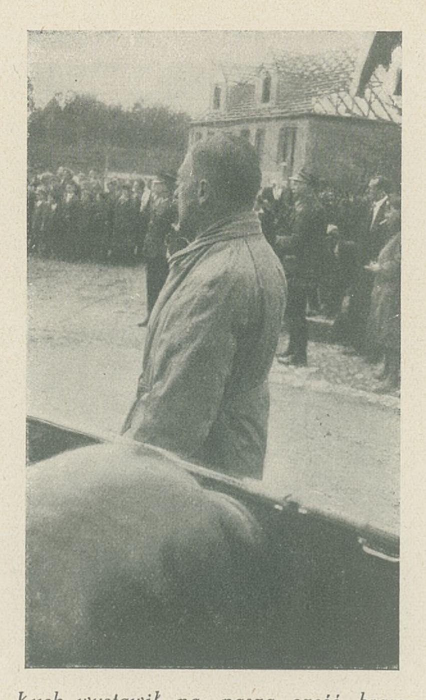
— — — — — — — — — —

Droga do Łucka upłynęła nam monotonnie, bo krajobraz był (poza wyżej opisanym!) nad wyraz szary. Liefeldt jechał z precyzją jubilera i oszczędnością francuskiego aptekarza, mającego pharmację, popowiedzmy, w Bac-sur-mer. Na ogromnych pustkowiach poleskich i wołyńskich szos mijaliśmy się od czasu do czasu z osadami, taksamo śmiertelnie znudzonemi, jak nasza. Było chłodno i szaro. Wreszcie, w odwieczerz, zaczęliśmy mijać pierwsze chmielniki. Zaczem odbywszy cercle na

przedmieściu starożytnego Łucka, Korepetytorzy daimlerowskich chórów, Zejdowski i Herget, wybulili Hennesy'ego. Liefeldt się umył w gościnnym przydrożnym domku; po nim ja. Mydło i ręcznik dała nam milutka, świetnie zapowiadająca się piętnastolatka, na sarnich nóżkach, w pierwszej fazie niepokojących zaokrągleń. Nie wypadało płacić brutalnie za uprzejmość: zresztą, waluta w danych okolicznościach nie byłaby przyjęta, bo mieliśmy do czynienia z kulturalnemi kolonistami. Ofiarowałem panience miętówki. Liefeldt pobił mnie o dwie długości, dając jej też miętówki, ale, prócz tego, zdaje się „Velmę".

— Czy jej dawał Kolę? Nie wiem.

— — — — — — — — — — —



Łuck wystawił na naszą cześć bramę tryumfalną i kordon z 30.000-cy Machabeuszów...
Fot. Zdz. Kleszczyński.

Łuck wystawił na naszą cześć bramę tryumfalną i kordon z 30.000-cy doborowych, wołyńskich Machabeuszów. Miałem sekundę wątpliwości: czy aby znajdujemy się jeszcze w Polsce? Czyśmy też, przez roztargnienie, nie przeskoczyli za granicę?

Przywołałem, jak zawsze w takich wypadkach, ducha Karola Kauczyńskiego, słynnego fabrykanta trykotaży, jedynego następcy Glogera, znającego Polskę tak, jak nikt.

— Panie Karolu — zagadnąłem go telepatycznie: — Czy to jest Poland?

— Poniekąd! — brzmiała odpowiedź z Łodzi.

Poczem, mistycznie, telegraf zaterkotał dodatkowo:

— Łuck. Stolica województwa Wołyńskiego. Około 35.000 mieszkańców. Około 80% żydów. Drzewiej — czasowa rezydencja Witolda i Swidrygiełły. W pobliżu bagna i rzeka Styr. Ruiny zamku Lubarta. Katedra z urządzeniem z czasów Stanisława Augusta. Renesansowa synagoga. Karaimi. Czesi. Przy wjeździe przez południową rogatkę, w odległości 25-u metrów od kilometrowego słupa, kamień. Następnie, o 263 metry dalej, źle podsypany mostek. Krajowcy przystojni, zwłaszcza kobiety...

— Ka-ro-lu! (Interferencja??). (Rozpoznałem głos pani Kauczyńskiej).

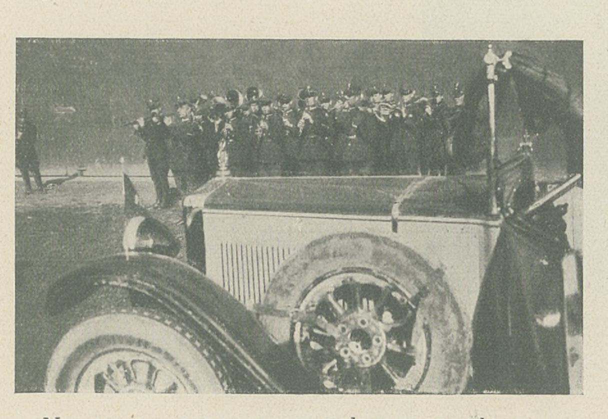
— — — — — — — — — — —

Nazajutrz o świcie, żegnani dźwiękami orkiestry, wyruszyliśmy z komfortowego hangaru, w którym tej nocy nasze maszyny spały w cieple i wygodzie. Mimo nader wczesnej godziny panował upał. Oczywiście, startery brały z miejsca. Jechałem tego dnia z Dzierlińskim, na ADR-rze 4-ce. Zapaliliśmy, zdaje się, w 0,0001 sekundy. Niesłychanie uprzejme władze miejskie żegnały nas serdecznie. Daliśmy gazu — i w drogę, z początku dobremi szosami, później — straszliwym kawałkiem rozciapanej gliny, na której samochody tańczyły z początku bluesa, potem, charlestone'a, a na końcu — oberka.

Czułem łaskotki w krzyżu, widząc, jak kareta-Bugatti (Frühling), i torpedo-Bugatti (Szwarcsztein), obie niesłychanie nizko zawieszone, jeździły brzuszkami po tej czekoladowej mazi — i g r a c o w a ł y bakami Wołyń.

Utknął Steyr. Zasapały się wszystkie prawie maszyny. Aleśmy przecież — wyleźli. Dzisiejsze samochody nie lękają się takich pułapek!

W Brodach Daimleryci postanowili definitywnie uciec Bugattim i zaczaili się gdzieś, w bocznym zaułku. Szwarcsztein jednak z Frühlingiem, nie w ciemię



Nazajutrz o świcie, żegnani dźwiękami orkiestry...
Fot. Zdz. Kleszczyński.



W Brodach Daimleryci postanowili uciec Bugattim...
Fot. Zdz. Kleszczyński.

bici poczekali grzecznie na team ADR-ów w okolicach malowniczego Złoczowa... Tedy zjechaliśmy sobie w kompanji, w cudnych humorach, ba kraj się zrobił piękny, jak marzenie, falisty, puszysty, bogaty! — zaczęliśmy mijać jary, zielone od drzew i złote od słońca — potem śliczne, malownicze miasteczka i osady — miejscowości słynne chociażby z nazw i wprost ociekające historycznością — Zborowy, Tarnopole, Mikulińce, Buczacze, Monasterzyska, Niżniowy.

Za Stanisławowem zapanował pod względem piękna pejzażu, istny raj na ziemi. Drogą na Bohorodczany, Nadwórnę, Delatyn — dotarliśmy do Jaremcza, perły pereł, gdzie zachwyconym oczom przypomina się i Semmering, i Brenner, i Tivoli, i wszystko, co się zagranicą widziało najcudowniejszego...



Przy promie w Uścieczku...

Fot. Majcherski.

Niestety! PIM uwziął się na nasze „zachwycone" oczy i spuścił taką ulewę, żeśmy do granicy dotarli przemoczeni do nitki, tak strasznie przesiąknięci wodą, że można nas było wyżymać, jak gąbki.

Górska ulewa prała w oczy, ciurkała za kołnierze, biegła po krzyżach zimnemi różańcami, kapała w obuwie — słowem, było nieznośnie!

Wracaliśmy od onej Jabłonicy, z powrotem do Jaremcza, wściekli, jak wojsko Callesa, które planowało wypad na katolików — i zastało w puszczy jednego tylko księdza — i to metodystę.



Minęliśmy fatalnie uszkodzoną, odwróconą w przeciwnym kierunku do trasy raidowej — Lancię Nr. 10!

Fot. Majcherski.

A, jak na złość, kobiety były na werandach i balkonach nadzwyczajne, czarnookie i czarnobrewe, złotowłose i niebieskowzore, życzliwe, roześmiane, klaszczące, powabne, kibitne, smukłe, plastyczne, rajskie!

Ba! Usiłowałem się jako wyprostować, przybrać „ładny" wyraz twarzy, spojrzeć na nie zdobywczo— ale mi, w tejsamej chwili, skapnęła z nosa kropla deszczu, wielka, jak krakowski Barbakan.

—Tfu!

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Deszcz ustał, stanęliśmy w parku.

Wnet się ktoś z naszego bractwa dowiedział, że tuż, obok, dają nadzwyczajną herbatę — i zaraz zaczęliśmy się wymykać na tę herbatę, zagryzając w pośpiechu bryndzą — i znowu wracać do alkierzyka, na nową kolejkę herbat— aż zaczęło od nas bić wiśniakiem i morelówką — na 100 metrów!

Humory poprawiły się w okamgnieniu. Z kombinezonów, hełmów (i czupryn!) zaczęło się nawet kurzyć.

W kondycji wręcz znamienitej wyszliśmy ostatecznie z herbaciarni i rozeszliśmy się po willach, na przydzielone kwatery.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Następny dzień związał mnie znowu węzłem ślubnym z Lancią i jej znakomitym kierowcą, pułkownikiem Grabowskim. Mówię „znowu", bo I-y etap raidowy też miałem zaszczyt przejechać z p. Grabowskim. Wyjechaliśmy z Jaremcza dziarsko, ale wnet zaczęło siąpić. Wkrótce po wyruszeniu w drogę mieliśmy malutki passus, który wspominam bez złośliwości, jedynie poto, aby podkreślić konieczność ostrożnej jazdy na Raidzie...

Srodze klaksonując, dopędziła nas druga Lancia, prowadzona przez p. Zawadzkiego, i poprosiła o drogę, kuso przed śliskim wirażem. Pułkownik Grabowski, wersalski, jak zawsze, i spokojny, jak anglik, tylko wzruszył ramionami.

— Puszcza Pan?

zagadnął Komisarz.

— Proszę — odpowiedział pułkownik, zlekka dotykając hamulca.

Komisarz dał znak.

Lancia 10-ka minęła Lancię 9-kę całym gazem, ale, wyprzedziwszy nas, ścięła nam do tego stopnia krótko przed nosem, że, na 100-tu kierowców, 50% byłoby niewątpliwie na naszem miejscu wywaliło do rowu — a 99%—byłoby szpetnie zaklęło...

Pułkownik Grabowski oczarował mnie w tym momencie: wykonał jakąś błyskawiczną manipulację biegowo-hamulcową— i jeszcze raz dobrodusznie wzruszył ramionami. Jak gdyby nigdy nic. Co do mnie, odetchnąłem nerwowo.

— Uff!

(Niech go kule biją!).

Gnaliśmy potem, po śliskich szosach, wcale ostro, krajem prześlicznym. Przy promie, w Uścieczku, stanęliśmy, zdaje się, jedni z pierwszych. Nastąpił moment odpoczynku, bo Dniestr po deszczach przybrał, duży prom zalewało, i trzeba było się przeprawiać małym promem, zbudowanym z pochwały godnym pośpiechem, specjalnie na intencję Raidu, w ciągu jednej nocy.



Dom Zdrojowy z Mirą Zimińską w roli głównej gospodyni...

Fot. Zdz. Kleszczyński.

Ten przymusowy postój (przeprawiano nas pojedyńczo) w uroczym jarze, w obliczu rwącej rzeki, stał się prawdziwą rozkoszą, ile, że można było z całym spokojem zjeść śniadanie (które się normalnie, z powodu szybkiej jazdy, zaledwie nadgryzione, wrzucało do rowu) i pociągnąć solidniejszy łyk z polowej flaszy.

Co do tej flaszy, trzeba zastrzedz, że wszystko szło gładko, do chwili przybycia Bettaque'a, na Steyrze Nr. 17.

Ledwo usłyszał zdala lube bulgotanie alkoholu — nacisnął gaz, chlupnął w Dniestr, wskoczył swoim Steyrem na groblę — i zawołał gromko:

— Herr Redacteur! Hoffentlich haben Sie fuer mich auch etwas uebrig?

Okazało się, że Steyr Nr. 17, (mimo niedużego litrażu 1,495 l.!), jest niesłychanie pojemny...

— — — — — — — — — — — —

Wszystko potem szło, jak z płatka, gnaliśmy przez Zaleszczyki i inne Korolówki, mając wciąż powyżej 80-ki na tachometrze, tylko, że się znów pogoda zaczęła psuć fatalnie. Gościniec zrobił się niebezpieczny i śliski, jak gdyby go posmarowano mydłem.

— Nietrudno o wypadek — powiedział do mnie kolega — Komisarz.

— Nietrudno.

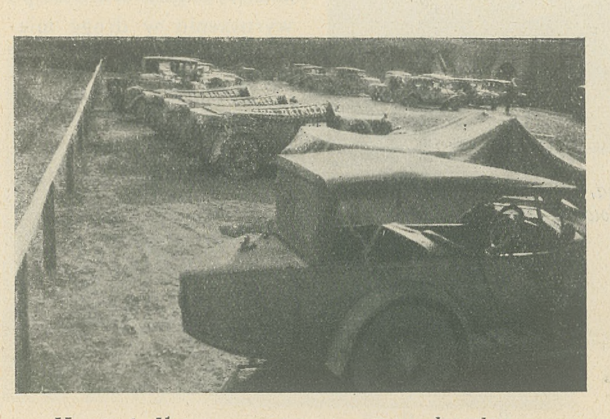
Urzekliśmy widać, bo w pół godziny później, między Czortkowem a Buczaczem, minęliśmy fatalnie uszkodzoną, odwróconą w przeciwnym kierunku do trasy raidowej — Lancię Nr. 10!

Osada nie dawała nam żadnych znaków, ani nie sygnalizowała o pomoc, więc przelecieliśmy szybko, zdoławszy tylko pobieżnie ogarnąć okiem sytuację:

— Niestety!

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Dystans Stanisławów—Truskawiec kończyliśmy tego słotnego dnia fenomenalnym szpurtem. Mieliśmy 5 defektów po kolei, musieliśmy montować 3 koła, a tu czas uciekał i kiwał znacząco Punkt 25a. Goniąc z kim innym w tempie 100-tu i 110-ciu, po mokrej i niezbyt pewnej szosie, miałbym niezawodnie duszę w piętach. Ale w samej aparycji kochanego puł-



Krynica! Ileż wspomnień się ciśnie do głowy...

Fot. Zdz. Kleszczyński.



O Kocierzy, na złość nie napiszę...

Fot. Zdz. Kleszczyński.

kownika jest już coś takiego co wzbudza zupełne zaufanie. Cóż dopiero, gdy się z nim przemacha około 1000-a kilometrów i pozna jego jazdę!

Więc-eśmy tylko pogwizdywali wesoło, bawiąc się stopperami — a przybywszy do Truskawca, nie mogliśmy się oprzeć pokusie — i wyściskaliśmy naszego pilota z prawdziwym elanem, całując się z nim z dubeltówki.

— Hurra! To była piękna jazda!

Dzień ten przyniósł fatalną i niezasłużoną porażkę innemu mistrzowi kierownicy, inż. Krzeczkowskiemu, który miał defektów 2 razy więcej, niż my, i przybył, wskutek tego, na etap fatalnie spóźniony, namordowawszy się z przeklętemi kołami swojego ogromnego, ciężkiego Chryslera.

— Fortuna variabilis...

W Truskawcu przyjęcie było wspaniałe. Raporty odebrała od nas pani Nadzieja Marchlewska, która przeszła potem przed frontem swoich Fiatów, promienna, jak wiosenny ranek... (Było czego! 509-ki szły, jak zegarki, a Illiano, Rahnenfeld i Perczyński zdobywali w naszych oczach złote ostrogi raidowe!). Nastąpiła pantagrueliczna uczta, potem uroczysta akademja, z Kataszkiem i Karasińskim w rolach głównych.

Był jeszcze bar.
Trup słał się gęsto...

— — — — — — — — — — —

Etap z Truskawca do Krynicy był jedyną, maleńką plamką na reputacji znakomitego zresztą Kierownictwa Raidu, bo pomysł „pętli" po drodze do Krynicy i „wypady" do Rymanowa i Iwonicza, połączone z mijaniem się maszyn w najfatalniejszym terenie (mogliby coś o tem powiedzieć pp. Grabowski i Liefeldt, tudzież niżej podpisany, angażowany do roli króla Salomona, na jeden występ bezpłatny!) nie był naogół udany.

Pani Luening? Nadzwyczajnie!
Fot. Zdz. Kleszczyński.



Lada chwila, rusza, maszyna!
Fot. Zdz. Kleszczyński.

Obeszło się, Bogu dziękować, bez krwi rozlewu...

— — — — — —

Krynica!

Ileż wspomnień się ciśnie do głowy! Ile uczuć szturmuje do serca!

— — — — — —

A więc Dom Zdrojowy z Mirą Zimińską w roli głównej gospodyni, uroczą, jak zawsze. A więc tłum ślicznych pań, ubranych z rana, rozebranych z wieczora, nieodparcie zawrotnych. A więc szatańska muzyka. Coblery. Kruszony. A więc black-bottom do ostatniego tchu, tańczony z frenezją godną dobroczynnego warszawskiego podwieczorku. I koncert. I raut. I zlot arystokracji polskiej. I frywolne debiuty Hemara, przypuszczonego do herbu przez dwa odrazu duże domy: Lubomirskich i Potockich. I tyle, tyle innych atrakcyj...

Że to było akurat w wilję Kocierzy i następującego po Kocierzy Buska (z historycznem przemówieniem p. Ryszarda Chełmickiego do „Zjednoczonych Paralityków") — grały nerwy i temperamenty, aż miło było patrzeć! Całe szczęście, że Raid popasał w Krynicy tylko jeden dzień, bo niewiem, jakby się ta Capua zakończyła?

— — — — — — — — — —

O Kocierzy, na złość, nic nie napiszę, bo jechałem tego dnia z Dzierlińskim, człowiekiem, do którego mam szaloną sympatję, który jednak, w przeddzień, musiał usnąć tak rzetelnie, że sobie zlekka podchrapywał... podczas lancé.

Jadąc flegmatycznie, mogliśmy się dowoli rozkoszować urokami wiraży. Stanowczo twierdzę, że ta Kocierz, to była atrakcja przereklamowana. Jeden Frühling biedak, uratował, w pół godziny po nas, reputację tego miejsca, płacąc za swoje poświęcenie wcale zresztą słono...

Tak to zwykle bywa. Najlepsi sportmani ponoszą poto ofiary, żeby sprawozdawcy sportowi

mogli zatelegrafować do swoich gazet kilkanaście słów...

— — — — — — — — — — — — — — — — —

W Busku było duszno, tłoczno, ubogo i niebardzo chędogo. Jedynym jasnym promieniem tego postoju było dla mnie spotkanie — Owerłły!

Kierownictwo Raidu i uczestnicy Raidu — upadali ze zmęczenia. W pokojach, które nam przydzielono, widniały wprawdzie liczne obrazki, wyobrażające św. św. Pańskich — patarafki, przedstawiające Nadzieję, Wiarę i Miłość — ale nie było w nich ani jednego elektrycznego dzwonka. Spałem z Whippetem, kochanym chłopem, który się w Krynicy odnalazł, i pchał, razem z nami, hors concours, dla samej ambicji sportowej — tę ciężką, coraz cięższą taczkę raidową.

— Czy Pan już śpi, Panie Pawle? — zagadnąłem go, wylądowawszy, dobrze po północy, na moim wyrku.

W odpowiedzi usłyszałem tak ponure chrapnięcie, że mnie aż ciarki przeszły. Ba! Mieć takie przejście z karterem, namordować się coniemiara — i jechać z Towarzystwem nawet bez „Bóg zapłać" — to nie torcik pralinkowy!

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Po coraz gęstszem powietrzu, po coraz większym nieporządku na szosach, po długich welonach kurzu na horyzoncie, po niespokojnem biciu serc (stęsknionych do legalnej pieszczoty!) poznaliśmy, że to już Warszawa. Jakoż była to Warszawa, a na razie Raszyn, pełen kobiet, pięknych, jak marzenie, samochodów, lśniących, jak lakier „Oja", wyglądających przy naszych strudzonych, utytłanych wozach raidowych, jak zamożna rodzina wygląda przy ubogim i podupadłym krewnym.

Z impetem rzuciliśmy się, jeden po drugim, w stęsknione ramiona naszych małżonek. Co kamień przydrożny, to Penelopa, zarumieniona ze wzruszenia, i Odysseusz, wyglądający, jak kominiarz.

— Jesteś!

— Jestem!

— Nic Ci nie dolega?

— Nic!

— Myślałeś o mnie, Ukochany?

— Myślałem!

— Tęskniłeś?

— Tęskniłem! A Ty?

— Szalenie!

I jeszcze:

— Frühling żyje?

— Żyje!

— A Szwarcsztein?

— Także! Dlaczegożby nie miał żyć?

— Bo dowiedzieliśmy się, że się wycofał z Raidu!

— Tak jest. Ale wycofaniu się z Raidu niekoniecznie musi towarzyszyć zgon!

I jeszcze:

— Jak się spisały Daimlery?

— Dobrze!

— A Fiaty?

— Bajecznie!

— A ta kierowczyni...?

— Pani Luening?

— Nadzwyczajnie!

— Bitschan z Wami?

— Z nami!

— I Winnicki?

— I Winnicki!

Niewiadomo, kto-by jeszcze był „z nami", bo gejzer zapytań bił coraz wspanialej — ale rozległ się głos Startera:

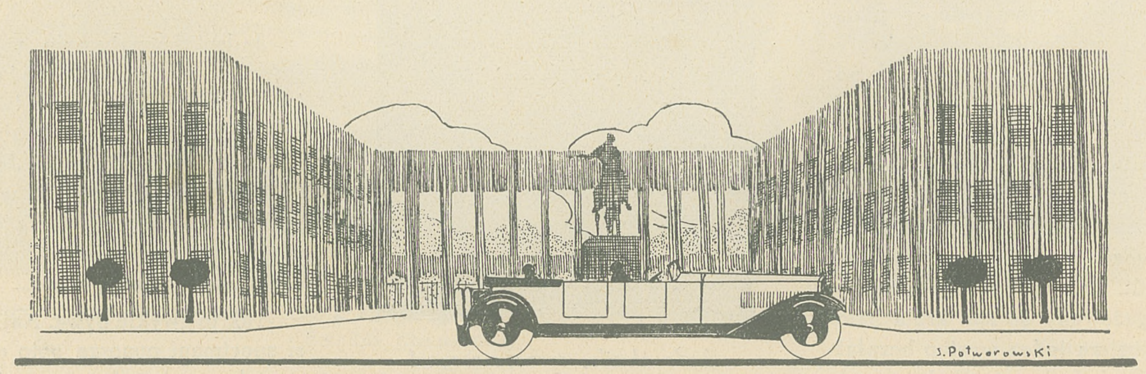
— Bóg z Wami! Zleziecie nareszcie z szosy, czy nie zleziecie? Siódmy raz macham chorągiewką, siódmy raz mi jakaś dama włazi na elektryczny chronometr. Regulski ochrypł, Plater oniemiał — a tu, lada chwila, rusza maszyna!!

— — — — — — — — — — — — — — — — —

O, cześć ci, VII-my Międzynarodowy Raidzie Automobilklubu Polski, trudniejszy od innych, i burzliwszy od innych! Cześć Wam, niezmordowani kierowcy, zwycięscy i zwyciężeni! Cześć Wam, nieznający snu, zawsze czujni (hm... hm...) Komisarze! cześć ci, zgodna, miłująca się, jak jedna rodzina, Praso!

Nadewszystko: Cześć Wam, bracia-automobiliści, rycerscy i pogodni — w dobrej i złej doli!

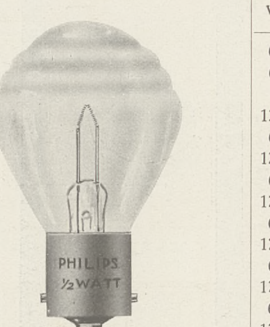
Święty Krzysztof — z nami!



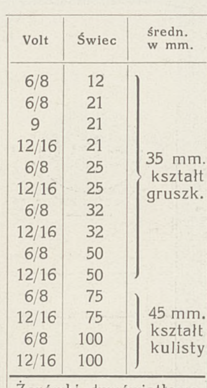

LKALFF
PHILIPS

ŻARÓWKI REFLEKTOROWE

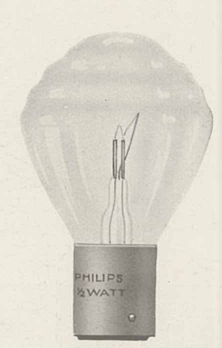
½ Wat | Bez szpica | Wypełnione gazem



Średnica 35 mm.
Cokół № 834 lub 833.
(2 kontakty).



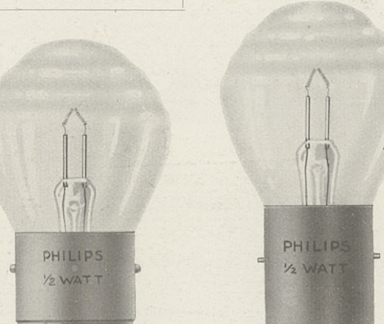
Volt	Świec	średn. w mm.
6/8	12	35 mm. kształt gruszk.
6/8	21	
9	21	
12/16	21	
6/8	25	
12/16	25	
6/8	32	
12/16	32	
6/8	50	
12/16	50	
6/8	75	45 mm. kształt kulisty
12/16	75	
6/8	100	
12/16	100	
Żarówki dwuświatłowe dla automobili „Ford“		
6/8	21 i 3	35 mm. kształt gruszk.
6/8	32 i 6	
6/8	50 i 6	
Cokół 833 P.		



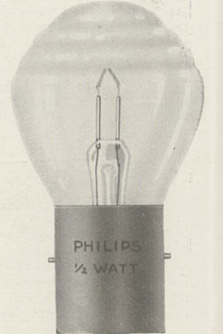
Średnica 35 mm.
Cokół 833 dla wozów „Ford“
(dwuświatłowe)



Średnica 35 mm.
Cokół № 848 dla Automobili
„Fiat“ star. modelu (50 św.)



Średnica 35 mm.
Cokół № 853 (3-szyft.)
dla wozów francuskich



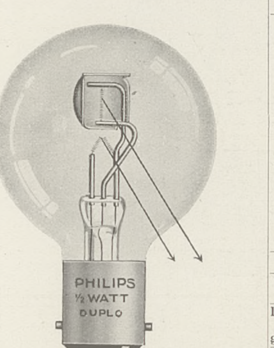
Średnica 35 mm.
Cokół Nr. 863 dla oświetleń
systemu Bosch'a i dla
nowych wozów „Fiat“ (25 i 50 św.)

Prosimy zamawiać po 10 szt. każdego typu żarówek lub wielokrotną tej ilości.

NIEOŚLEPIAJĄCE OŚWIETLENIE REFLEKTOROWE

½ Wat. | Wypełnione gazem

DUPLO



2 ogniska o równej światłosile
Normalne (a)
Nieoślep. (b)

Volt	Świec	Sredn. w mm
6/8	21	40 mm kształt gruszk.
12/16	21	
6/8	25	
12/16	25	
6/8	32	
12/16	32	
6/8	50	
12/16	50	
6/8	75	45 mm kształt gruszk.
12/16	75	
6/8	100	50 mm kształt gruszk.
12/16	100	
Cokół Nr. 843		
Dla starych wozów „Fiat“ Cokół № 946		
Dla wozów franc. № 943 z jednym sztyftem u góry lub na dole cokołu		
Dla wozów ameryk. cokół № 833. Położenie sztyftów w poz. pion.		
Dla systemów oświetl. Bosch-Eisemann-Scintilla cokół № 844		

TRIPLO

3 ogniska: normalne (a), nieoślep. (b), miejsk. św. (c)
tylko dla wozów „Ford“ 6/8 V.
do 50 św.

Normalnie dostarcza się żarówki z cokołem № 943 z sztyftami położonemi w pozycji poziomej, jeden sztyft u góry cokołu. Przy cokołach zaś № 833 z sztyftami w pozycji poz.

Żądajcie nasze specjalne ulotki o żarówkach DUPLO i TRIPLO,

IDEALNE OŚWIETLENIE PRZY WOZACH AMERYKAŃSKICH ŻARÓWKAMI PHILIPSA O SPECJALNYM OGNISKU „B“.

Żarówki z specjalnym ogniskiem „B“ są żarówkami idealnemi dla wozów amerykańskich. Żarówki te dają doskonałe oświetlenie bez zbytniego obciążenia baterji akumulatorowej.

Produkuje się:

1) **Dla światła w zupełności nieoślepiającego: żarówka Duplo ze specjalnym ogniskiem „B“.**
   6/8 Volt 50 i 50 św. Duplo „B“ o średn. 35 mm forma gruszkowa, cokół № 833 (patrz kliszę)
   Przy zamówieniu należy zaznaczać „**Duplo B**“.

2) **Dla amerykańskich systemów oświetleniowych nie oślepiających.**
   6/8 Volt 50 i 50 świec o 2 ogniskach „B“ średn. 35 mm. forma gruszkowa, cokół. № 833
   Przy zamówieniu należy zaznaczyć „**2-ogniskowe B**“.

3) **Dla wozów amerykańskich z systemem oświetleniowym I-ogniskowym:**
   6/8 Volt, 50 św. I-ogniskowe „B“, średn. 35 mm. forma gruszkowa, cokół № 833.
   Przy zamawianiu należy zaznaczyć „**I-ogniskowe B**“.

Ważne: Żarówki z ogniskami typu „B“ przeznaczone są tylko dla wozów amerykańskich.

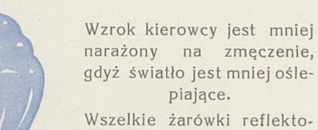
ŻARÓWKI REFLEKTOROWE

½ Wat. | bez szpica | Wypełnione gazem

SŁONECZNE

Równie wyraźnie jak we dnie widzi się wszelkie przedmioty na drodze przez użycie Philipsa żarówek o dziennym świetle. Przez specjalne niebieskie szkło osiąga się znacznie bielsze światło, niż przy użyciu normalnych żarówek reflektorowych.

(Światło dzienne)



Wzrok kierowcy jest mniej narażony na zmęczenie, gdyż światło jest mniej oślepiające.

Wszelkie żarówki reflektorowe jak również żarówki „Duplo“, „Triplo“ oraz żarówki ze specjalnym ogniskiem „B“, dostarcza się również w wykonaniu niebieskiem o dziennym świetle.

ŻARÓWKI REFLEKTOROWE SPECJALNYCH TYPÓW

Lustro górne
wzmaga wydajność
światła

Żarówki z lustrem Zeiss
nadają się
w pierwszym rzędzie
do reflektorów
Zeissa.

Dostarcza się
z wszystkiemi
normalnemi
cokołami

Lustro Zeiss
Cokół № 863

Lustro górne
Cokół Nr. 833

ŻARÓWKI SPECJALNE DLA APARATÓW SYGNAŁOWYCH

(dla latarń tylnych „STOP“)

½ Wat. | Wypełnione gazem

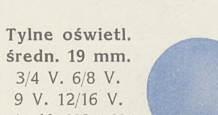
6/8 i 12/16 Volt 15 św.
średn. 25 mm. forma gruszkowa
Cokół № 834 i 833

ŻARÓWKI DLA OŚWIETLENIA BOCZNEGO, TYLNEGO i WEWNĘTRZNEGO

Bezpowietrzne | Bez szpica

OŚWIETLENIE TYLNE | Kształt kulisty | OŚWIETLENIE BOCZNE

Średn. 19 mm.
cok. № 833



Tylne oświetl.
średn. 19 mm.
3/4 V. 6/8 V.
9 V. 12/16 V.
cok. № 833 i 834

Oświetlenie
boczne średn.
25 mm.
6/8 V. 12/16 V.
cok. № 833 i 834

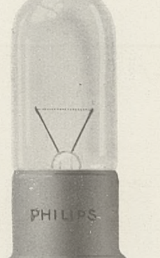


Średn. 25 mm.
cokół № 834

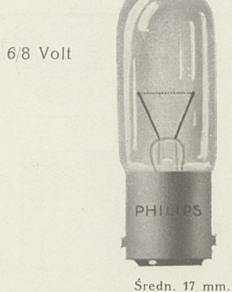
Żarówki niebiesko lakierowane dają lepsze wyniki przy oświetlaniu deski rozdzielczej.

ŻARÓWKI DO OŚWIETLENIA BOCZNEGO W KSZTAŁCIE RURKOWYM

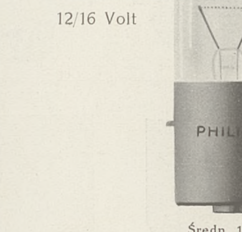
6/8 Volt | 12/16 Volt



Długość 50 mm.
Średn. 18 mm.
dla wozów „Fiat“
star. modelu
Cokół № 847



Średn. 17 mm.
Długość 50 mm.
Cokół № 833



Średn. 19 mm.
Długość 55 mm.
Cokół № 863
dla Bosch-Eisemann
i nowych wozów „Fiat“

Dostarcza się również w wykonaniu niebiesko lakierowanym.

ŻARÓWKI SUFITOWE

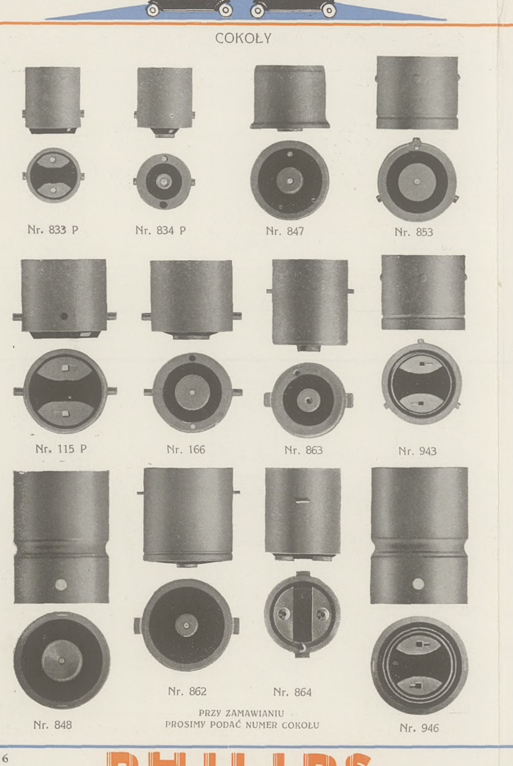
Średn. 17 mm.
Długość 43 mm.
Cokół № 1070



Średn. 15 mm,
Długość 32 mm.
Cokół № 1075

6/8 Volt i 12/16 Volt

Prosimy zamawiać po 10 szt. każdego typu żarówek lub wielokrotną tej ilości.



OŚWIETLENIE NIEOŚLEPIAJĄCE

Rozwiązanie zagadnienia oświetleniowego nieoślepiającego przez żarówki Philipsa

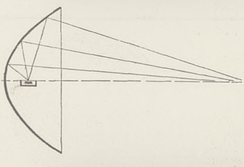
DUPLO TRIPLO

WIELKA ŚWIATŁOSIŁA PEWNOŚĆ OSZCZĘDNOŚĆ

OŚWIETLENIE JEZDNI:

Normalnem daleko sięgającem światłem oślepia się kierowców spotykanych wozów (patrz poniższą rycinę)





Po przełączeniu oświetlenia na drugie ognisko, znajdujące się w ukryciu metalowem, snop światła zredukowany jest do wysokości 1 mtr. ponad jezdnią przez co wyklucza się oślepianie przechodniów i kierowców spotykanych wozów. **Oświetlenie to wystarcza jednak w zupełności do jazdy z szybkością 40 do 50 km. na godz.**



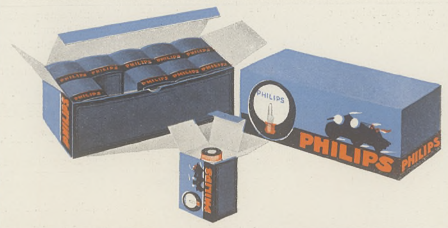
Philipsa żarówki „DUPLO“ i „TRIPLO“ wydają światło nieoślepiające
Żądajcie specjalne broszurki

PHILIPSA KOMPLETY ŻARÓWEK SAMOCHODOWYCH DLA WSZELKICH WOZÓW



Nawet żarówki samochodowe Philipsa nie wytrzymują wiecznie. Zaopatrujcie więc wasze wozy w komplety żarówek samochodowych Philipsa.

PRAKTYCZNE OPAKOWANIE ŻARÓWEK SAMOCHODOWYCH PHILIPSA



PHILIPS

POLSKI INSTYTUT GRAFICZNY
JÓZEF ZASTOWSKI
Warszawa tel: 164-10

Kierownicy VII Raidu Międzynarodowego A. P. Stoją od lewej do prawej: Vice-komandor szambelan Adolf Załęski, Komandor Janusz Regulski i Vice-komandor hr. Hubert Krasiński.

Fot. Majcherski.

VII Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski

Nikt nie może zaprzeczyć, że tegoroczny sezon otwiera nową erę w dziejach sportu samochodowego w Polsce. W żadnym bowiem z ubiegłych sezonów nie przejawił się równie żywiołowy pęd do konkurencji w zawodach automobilowych, jaki w tym roku spowodował fenomenalny sukces Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi, lub stworzył równie piękne imprezy, co wyścig łódzki, lub wyścig na Kocierzy.

Że powodzenie tych zawodów nie było dziełem przypadku, o tem najlepsze świadectwo wydała nasza największa impreza samochodowa — Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski, zorganizowany po raz siódmy między 17 a 24 czerwca. I on bowiem zakończył się potężnym sukcesem, potwierdzając definitywnie, że polski sport samochodowy wyszedł już z powijaków i że imprezy nasze nie ustępują najpoważniejszym zawodom zagranicznym pod względem organizacji i ilości zawodników.



Fiat startuje...

Fot. Majcherski.

Do Raidu tegorocznego zgłoszono rekordową liczbę 29 samochodów, z których na starcie stanęło 28. Jedynym abstynentem był belgijski autobus Miesse, który miał jechać poza konkursem, a nie wyruszył w drogę z tej przyczyny, że żadne towarzystwo asekuracyjne nie chciało go ubezpieczyć od wypadków (oto do czego doprowadziły ciągłe katastrofy gratów, w których wozi się ludzi po podwarszawskich dziurach). Ponieważ regulamin Raidu przewidywał, jak zwykle zresztą, konieczność asekuracji współzawodników, przeto biedny Miesse musiał zrezygnować z udziału w zawodach. A szkoda, bo byłaby to bardzo ciekawa demonstracja!

W licznem gronie współzawodników największego dorocznego turnieju samochodowego nie zabrakło żadnego z polskich

asów automobilowych. Startował więc mistrz Polski Liefeldt, zeszłoroczny zwycięzca Szwarcsztein, startował po kilkuletniej nieobecności Winnicki, jechali sławni specjaliści raidowi: Grabowski, Bitschan, Rychter. Był i polski konstruktor Tyszkiewicz, nie zabrakło Krzeczkowskiego, Dzierlińskiego, Koziańskiego, a nawet wyścigowców ujrzeliśmy w osobach Potockiego, Zangla i Frühlinga.

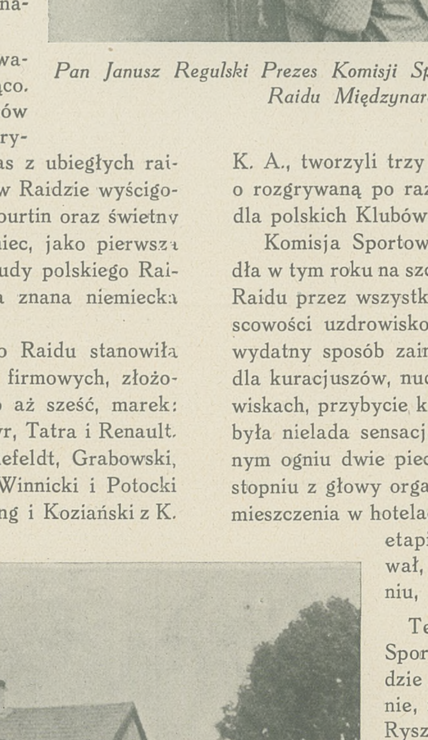


Pan Janusz Regulski Prezes Komisji Sportowej A. P., Komandor VII Raidu Międzynarodowego.

Fot. Majcherski.

Obok tej plejady gwiazd wyruszyli na Raid skromni nowicjusze, i to w bardzo pokaźnej liczbie, co jest bodaj że najlepszym dowodem wzrastającej ciągle popularności konkursu wśród najszerszych sfer naszego świata automobilowego.

Element zagraniczny reprezentowany był nadzwyczaj obficie i interesująco. Na pierwszy plan z pośród etranżerów wybijali się słynni specjaliści austryjaccy: Schönfeld i znany już u nas z ubiegłych raidów Betaque. Dalej uczestniczyli w Raidzie wyścigowi kierowcy francuscy Barthés i Courtin oraz świetny zawodowiec włoski Illiano. Nakoniec, jako pierwsza kierowczyni, porywająca się na trudy polskiego Raidu Międzynarodowego, startowała znana niemiecka zawodniczka, Franciszka Lüning.



Uderzającą cechę tegorocznego Raidu stanowiła ogromna ilość zespołów. Teamów firmowych, złożonych każdy z trzech wozów, było aż sześć, marek: Austro-Daimler, Bugatti, Fiat, Steyr, Tatra i Renault. Ponadto dziewięciu kierowców: Liefeldt, Grabowski, i Tyszkiewicz z A. P., Bitschan, Winnicki i Potocki z A. P., oraz Szwarcsztein, Frühling i Koziański z K. K. A., tworzyli trzy zespoły klubowe, ubiegające się o rozgrywaną po raz pierwszy nagrodę przechodnią dla polskich Klubów Afiljowanych.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski wpadła w tym roku na szczęśliwy pomysł przeprowadzenia Raidu przez wszystkie najpoważniejsze polskie miejscowości uzdrowiskowe. Zwiększyło się przez to w wydatny sposób zainteresowanie konkursem, gdyż dla kuracjuszów, nudzących się najczęściej w uzdrowiskach, przybycie kilkudziesięciu zdrożonych wozów była nielada sensacją. Upieczono przytem przy jednym ogniu dwie pieczenie, gdyż spadła w znacznym stopniu z głowy organizatorów konkursu sprawa rozmieszczenia w hotelach uczestników Raidu na każdym etapie, albowiem rzecz tą zorganizował, ku ogólnemu naogół, zadowoleniu, Związek Uzdrowisk Polskich.



Pani Franciszka Lüning, pierwsza kobieta, która uczestniczyła w polskim Raidzie Międzynarodowym.

Fot. Majcherski.

Temniemniej z ramienia Komisji Sportowej A. P. uczestniczył w Raidzie gospodarz, którym był, naturalnie, nikt inny, tylko sympatyczny p. Ryszard Borman, mający w tej mierze wieloletnią praktykę, oraz vicegospodarz w osobie p. Szumańskiego.

Kierownictwo Raidu spoczywało w rękach Komandora, p. Janusza Regulskiego, prezesa Komisji Sportowej A. P. Trudno doprawdy o lepszy wybór na to odpowiedzialne stanowisko. W osobie tego „prawdziwego europejczyka" łączą się bowiem wszystkie zalety, jakich wymagać można od kierownika wielkiego międzynarodowego konkursu. Energja, inicjatywa, szybka orjentacja, wymowa, zdolność



Zwycięzca VII Raidu Międzynarodowego A. P., Włoch Cipriano Illiano na samochodzie Fiat 509.

Fot. Majcherski.

zjednywania sobie ludzi, pracowitość, a nadewszystko głęboka znajomość prawideł sportu samochodowego i gorące jego umiłowanie, przebijające w każdem słowie i czynie — oto zalety, które z p. Regulskiego czynią prawdziwy ideał komandora.

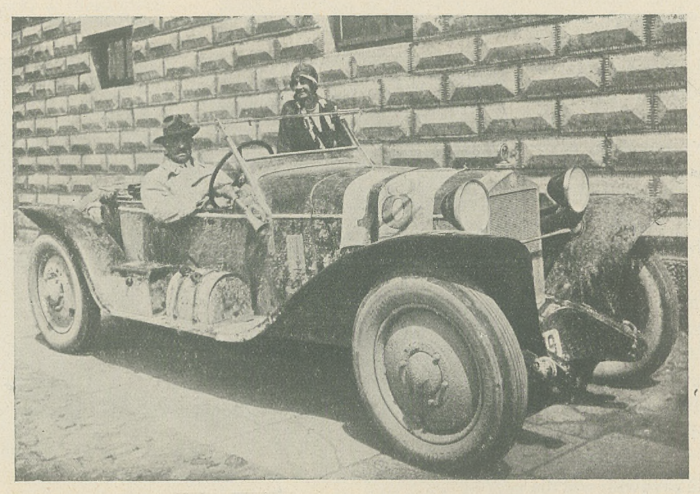
Prawą ręką komandora był młody energiczny vice - komandor hr. Hubert Krasiński, na barkach którego spoczywały wszystkie najcięższe funkcje, jak codzienne rozsadzanie na samochody kontrolerów i gości, startowanie wozów, utrzymywanie rygoru i porządku etc. Dzięki swej żelaznej wytrwałości i sile woli, p. Krasiński wywiązał się doskonale ze swego trudnego i niewdzięcznego zadania, pomimo, iż często nie starczało mu czasu na sen i pożywienie.

Drugi vice-komandor, p. szambelan Adolf Załęski, przyjął na siebie wszelkie czynności reprezentacyjne, a przytem swoim taktem i powagą przyczyniał się do załagodzenia niejednego sporu, jakich nie brakło w ciągu ośmiodniowej walki nietylko marek ale i ambicyj.

Komandor Regulski, zawsze pełen ducha sportowego, prowadził osobiście przez całą drogę swą piękną limuzynę Austro-Daimler. Szambelan Załęski odbywał Raid na drugim samochodzie Austro-Daimler, kierowanym przez pełnego życia i werwy por. Zaćwilichowskiego, który, pomimo przeróżnych pechów doprowadził do końca swą maszynę, niczem najwytrawniejszy kierowca raidowy. Dla drugiego vice-komandora zaofiarowała wóz firma Tatra-Auto. Mała Tatra, prowadzona doskonale przez p. Grzędzicę, przybyła całą drogę bez najmniejszego defektu. Nakoniec gospodarze Raidu jechali na samochodzie Fiat, prowadzonym przez mec. Szymanowskiego.

Zaopatrzenie uczestników raidu w benzynę i smary powierzone zostało państwowej fabryce olejów mineralnych „Polmin". Ta ze swej strony wysłała na Raid, jako swego przedstawiciela, p. Ciąglińskiego, który z właściwą sobie inicjatywą zorganizował na sposób conajmniej amerykański punkty zaopatrzenia na etapach i w szeregu miejscowości po drodze. Na żadnym jeszcze Raidzie nie byliśmy pod tym względem tak dobrze obsłużeni, jak w tym roku przez żywotną polską firmę.

Przystępując do omówienia rezultatów Raidu rozpocznę od rzeczy, która była prawdziwą niespodzianką dla większości jego uczestników. Mówię tu o stanie dróg, który okazał się daleko lepszy, niż tego można było się spodziewać. Niewiem, czy na całej trasie raidowej, wynoszącej niemal 3000 kilometrów, było dziesięć procent dróg bitych naprawdę złych. Najznakomitszemi drogami wyróżnił się pierwszy etap Warszawa-Druskieniki, oraz drugi etap Druskieniki-Łuck, gdyż szosy w północno-wschodniej części kraju są naprawdę pierwszorzędne. Na pozostałych etapach było nieco gorzej o tyle, że nie spotykaliśmy już tej idealnej ciągłości dobrych dróg, która charakteryzowała dwa pierwsze odcinki trasy raidowej. W każdym razie stwierdzić należy z radością wybitną poprawę stanu dróg polskich i z tem większą przy-



Znakomity kierowca austryjacki hr. Schönfeld uzyskał na samochodzie Steyr XII drugie miejsce w klasyfikacji Raidu.

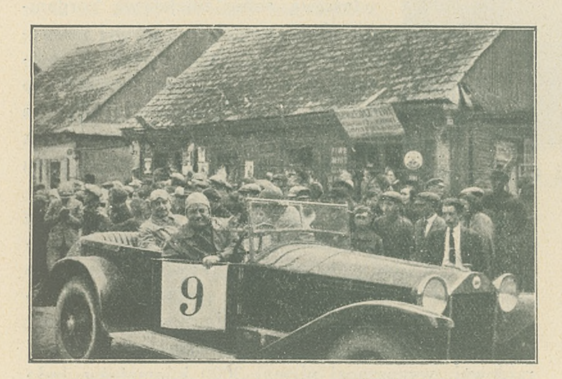
Fot. Majcherski.

krością trzeba przytem podkreślić, że najpodlejsze chyba w całym kraju szosy posiadają okolice Warszawy. Biedni automobiliści stołeczni!

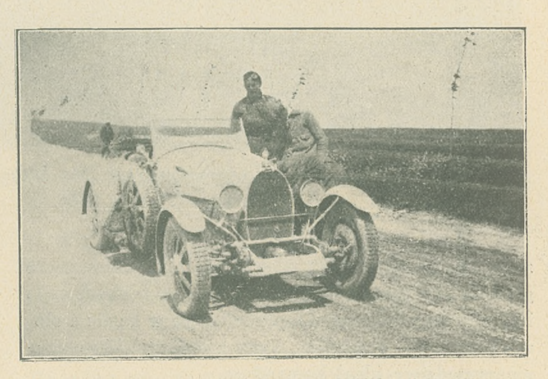
Dzięki życzliwości i poparciu Ministerstwa Robót Publicznych, a zwłaszcza dzięki ofiarnym staraniom i zapobiegliwości p. naczelnika Rappego, wszystkie roboty drogowe na trasie tegorocznego Raidu doprowadzone zostały do takiego stanu, aby umożliwić uczestnikom imprezy jaknajłatwiejszy przejazd. Chwalebny pośpiech pp. inżynierów drogowych, którzy powierzone swej pieczy odcinki dróg starali się wszelkiemi sposobami doprowadzić do stanu kwitnącego

ne: dwie próby szybkości, płaską i górską, oraz próbę wytrzymałości. Tej ostatniej poświęciłem już kilka słów, pozostaje przeto jeszcze omówienie prób szybkości.

Wyścig górski, który odbył się na klasycznej trasie wiodącej przez przełęcz Kocierz, na dystansie dwóch kilometrów ze startem z rozbiegu, zorganizowany został, jak zwykle pierwszorzędnie, przez Krakowski Klub Automobilowy. Przed startem witał raidowców prezes K. K. A. hr. Antoni Potocki z małżonką, zapraszając wszystkich gościnnie na śniadanie. Starty następowały po sobie bardzo szybko.



Grabowski na samochodzie Lancia w Bielsku.
Fot. M. Krynicki.



Szwarcsztein na samochodzie Bugatti na trzecim etapie.
Fot. M. Krynicki.

dał tak wspaniałe rezultaty, że kierownictwo Raidu miało ogromny kłopot z wyszukaniem złej szosy na próbę wytrzymałości. W rezultacie próba ta odbyła się, na dystansie tylko $17^1/_2$ kilometra, zamiast przewidywanych 25, na szosie pomiędzy Buskiem a Stopnicą, której to szosy nigdy nie nazwałbym specjalnie złą. Potwierdziły to zresztą najdobitniej rezultaty próby wytrzymałości, na której wszyscy zawodnicy jak jeden mąż zainkasowali po trzydzieści punktów dodatnich, przewidzianych przez regulamin za przekroczenie o 15% wyznaczonej szybkości minimalnej.

Pomimo dobrego naogół stanu dróg, Raid tegoroczny był kolosalnie trudny ze względu na cały szereg uciążliwych prób i wybitnie niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Regulamin Raidu przewidywał dla współzawodników trzy próby specjal-



Komandor Regulski rozsądza w trybie doraźnym maleńkie nieporozumienie.
Fot. Majcherski.

Chronometraż, prowadzony przez płk. Piotrowskiego, dr. Hładija, p. Bukowieckiego i in., funkcjonował idealnie, porządek panował wzorowy, słowem Kocierz była znowu piękną demonstracją zdolności organizacyjnych Klubu Krakowskiego. O trudnościach wyścigu górskiego na Kocierzy pisać chyba nie potrzebuję, gdyż każdy wie, jak morderczą próbą dla silników jest to najcięższe w Polsce wzniesienie i jak ogromnego wymaga wysiłku ze strony kierowców.

Płaska próba szybkości urządzona została pod Warszawą na zakończenie Raidu. Wobec niemożliwości znalezienia odpowiedniej drogi (niestety tak!) zdecydowano urządzić wyścig w wybitnie niepomyślnych warunkach, bo na jednym kilometrze nowowybudowanej szosy z kostki kamiennej koło Raszyna. Ponieważ próba szybkości składać się miała

Grupa uczestników Raidu przed Domem Zdrojowym w Krynicy. Fot. Majcherski.

z dwóch biegów kilometrowych, ze startem z miejsca i ze startem lotnym, przeto z sytuacji wybrnięto w ten sposób, że samochody robiły na owym kilometrze najprzód w jedną stronę kilometr arreté, a potem w przeciwną stronę kilometr lancé. Pociągnęło to za sobą naturalnie ogromne trudności organizacyjne, zwłaszcza, że szosa raszyńska odznacza się ożywionym ruchem. To też pewien zamęt, jaki w niektórych chwilach powstawał na drodze, dawał powód grupce wieczystych malkontentów do wyrzekania na rzekomo złą organizację Automobilklubu Polski. Niechby tak tym panom dano do przeprowadzenia wyścig na małym kawałeczku szosy, przez który trzeba wciąż tam i napowrót przepuszczać nietylko maszyny raidowe, ale i niecierpliwiące się autobusy — i niechby tak dali sobie radę z kilkoma setkami stłoczonych samochodów prywatnych, których właściciele za punkt honoru poczytują sobie niestosowanie się do rozporządzeń kierownictwa wyścigów. Straciliby oni głowę i nie oburzali się na przyszłość, że w takich warunkach przeprowadzony wyścig posiada szereg niedociągnięć organizacyjnych. Mimo to wszystko, próba szybkości pod Raszynem, jak również późniejsza defilada przez miasto, odbyły się bez żadnych incydentów, co w głównej mierze zawdzięczać należy staraniom i energji p. Olechnowicza, naczelnika Wydziału Ruchu Ulicznego Kom. Rządu na m. st. Warszawę.

Wyścig płaski, a zwłaszcza kilometr lancé, rozegrany pod wiatr i pod lekkie wzniesienie, był próbą bardzo uciążliwą, szczególnie dla powolniejszych maszyn i mniej wytrawnych kierowców.



Inż. Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler wjeżdża na trasę próby górskiej na Kocierzy. Fot. Majcherski.

Obok omówionych prób specjalnych, na barki uczestników Raidu złożono jeszcze jedną, niemniej ciężką próbę, pod postacią aż trzykrotnego przejazdu po drogach gruntowych. Pierwszy taki przejazd oczekiwał współzawodników odrazu na pierwszym eta-

pie w pobliżu Druskienik, gdzie między Jeziorami a Porzeczem przebyć należało 14 kilometrów szczerego piasku. Tenże sam odcinek, który zresztą nie sprawił żadnemu konkurentowi specjalnych trudności, przejeżdżało się po raz wtóry w kierunku przeciwnym na początku drugiego etapu.

Prawdziwie dopiero dała się we znaki kierowcom i maszynom 39-kilometrowa przeprawa przez drogę



Płk. Piotrowski przy aparacie telefonicznym na Kocierzy.

Fot. M. Krynicki.

gruntową między Radziwiłłowem i Brodami, która stanowi objazd nowobudującej się tam szosy. Droga ta, początkowo dosyć znośna, na ostatnich kilometrach stanowiła prawdziwe piekło. W lepkiej glinie, pożłobionej kolejami półmetrowej głębokości, samochody zupełnie odmawiały posłuszeństwa, bądźto posuwając się bokiem, w poprzek drogi, bądź też poprostu grzęznąc aż po karoserję. Cud doprawdy, że się wszyscy jakoś stamtąd wygrzebali.

Straszny ten odcinek nie byłby z pewnością przedstawiał się tak opłakanie, gdyby nie deszcze, które tam spadły bezpośrednio przed przejazdem maszyn raidowych. Wogóle niebiosa nie były łaskawe dla automobilistów. Warunki atmosferyczne przez cały czas Raidu przedstawiały się niezwykle niekorzystnie. Jedynym dniem bezdeszczowym w ciągu całego tygodnia był... dzień wypoczynkowy w Krynicy. Pozatem zimno było wyjątkowe jak na czerwiec, a ostre, silne wiatry do reszty uprzykrzały raidowcom życie.



Zangl na samochodzie Steyr przed próbą górską na Kocierzy.

Fot. M. Krynicki.

Na trzecim i czwartym etapie złe warunki atmosferyczne osiągnęły swój punkt kulminacyjny. To też takiego błota jakie napotkaliśmy we wschodniej Małopolsce, nie pamiętają najstarsi nasi raidowcy. Gdyby na przyjęcie Raidu posmarowano tam szosy szarem mydłem, to z pewnością nie byłoby tak ślisko, jak na owem rekordowem błocie.

Tam właśnie zdarzył się najpoważniejszy w całym Raidzie wypadek, a mianowicie rozbicie samochodu Lancia, prowadzonego przez Zawadzkiego. Wypadek ten zaszedł bez wszelkiej wątpliwości z winy kierowcy, który odznaczył się jazdą zanadto brawurową, a zamało pewną. Straszne warunki drogowe spotęgowały tylko konsekwencje nieopanowanego zapału sportowego kierowcy, eliminu- z Raidu piękną maszynę i sympatycznego zawodnika.



Park w Truskawcu.

Fot. Majcherski.

Ogólna liczba samochodów, które nie ukończyły Raidu w zgodzie ze wszelkiemi przepisami regulaminu, lub też, które wycofały się zupełnie, jest bardzo znaczna. Na 28 maszyn startujących, do celu doszło w konkursie tylko 20, a zatem odpadło niemal 30% współzawodników, co jest cyfrą poważną, świadczącą najlepiej o trudnościach tegorocznego Raidu.

Odrazu na pierwszym etapie pech dosięgnął kilku konkurentów, eliminując dwóch znakomitych raidowców, Bitschana i Winnickiego.

Obaj oni mieli defekty, zdarzające się raz na tysiąc wypadków. Bitscha-



Szwarcsztein na samochodzie Bugatti przed próbą górską na Kocierzy.

Fot. M. Krynicki.

nowi pękł karter pod uderzeniem odskakującego z pod koła kamienia, na co kierowca, rzecz prosta, nie zwrócił uwagi, gdyż bicie kamieni o spód podwozia jest na naszych, i nie tylko na naszych, drogach rzeczą najzupełniej naturalną.

Dopiero gdy przez szczelinę w karterze wyciekła oliwa, wóz został unieruchomiony. Dzielny sportsman, jakim jest Bitschan, nie ugiął się pod ciężarem tego wyjątkowego niepowodzenia, lecz zaciągnął samochód do Warszawy, skąd, po zaszwejsowaniu karteru wyruszył po raz drugi, dogonił Raid w Truskawcu i ukończył drogę aż do finiszu bez najmniejszego już defektu. Miałem sposobność przyjrzeć się pracy jego miłej maszynki Overland-Whippet, przebywając na niej etap z Krynicy do Buska i przyznać muszę, że wyniosłem wrażenie jaknajlepsze. Pod względem zawieszenia, komfortu i elastyczności silnika Whippet nie ustępuje wcale wielu znacznie droższym typom. Doskonałym był rezultat tej maszyny w wyścigu górskim na Kocierzy, gdzie, pomimo swego stosunkowo słabego, oszczędnego silnika i zamkniętej karoserji, uzyskała czas 3 m. 25 s., zdumiewając wszystkich swą łatwością w pokonywaniu wzniesień. Słowem zarówno samochód, jak i jego dzielny kierowca wykazali bardzo poważne kwalifikacje i godni byli doprawdy lepszego losu.

To samo powiedzieć mogę o Winnickim oraz o całej ekipie samochodów Bugatti. Wozy te, tak sławnej, renomowanej marki i prowadzone przez tak świetnych kierowców, jak Szwarcsztein, Frühling i Winnicki, wszystkie trzy wycofały się z Raidu z powodu różnych uszkodzeń. Niebywała ta klęska sympatycznego teamu była żywo komentowana, przyczem wszyscy zgodzili się na jedno, a mianowicie, że maszyny Bugatti, jako delikatne wozy, bardziej wyścigowe niż sportowe, nie nadawały się na tak uciążliwy Raid. Z tą opinją godzę się z tem jednem zastrzeżeniem, że wyrażenia „wozy delikatne" nie będziemy brać z punktu widzenia odporności na złe drogi. Jak się bowiem miałem sposobność przekonać, jadąc ze Szwarcszteinem na najtrudniejszym terenowo etapie z Łucka do Jaremcza ze słynną przeprawą przez błota pod Brodami, samochody Bugatti znoszą znakomicie złe warunki drogowe, pomimo iż niejednokrotnie utrudnia im zadanie niskie zawieszenie. Natomiast delikatność tych maszyn przejawia się w tem, że dla dobrego funkcjonowania trzeba je otaczać niesłychanie troskliwą i staranną opieką, na którą na Raidzie absolutnie nie było czasu. Stąd też zanieczyszczenie kompresora, które odjęło wszelką moc silnikowi, spowodowało odpadnięcie Szwarcszteina, a naruszony pakunek od rury wydmuchowej u Frühlinga wywołał zapalenie się jego karety na Kocierzy. Głupie te defekty zrujnowały zupełnie piękne wysiłki sportowe



Winnicki na sam. Bugatti rozpoczyna próbę górską na Kocierzy.

Fot. Majcherski.



Przed parkiem w Busku.

Fot. Majcherski.

kierowców wykazane w ciągu pierwszych pięciu etapów. Co się tyczy Winnickiego, któremu trzasł tryb od napędu dystrybutora, to wypadek jego zaliczyć trzeba do kategorji tych bezmyślnych pechów, które najlepszym uniemożliwiają niejednokrotnie dokonanie pięknego wyczynu. Tak więc stwierdzić trzeba, że zespół Bugatti padł ofiarą wydarzeń, które nie przynoszą żadnej ujmy ustalonej sławie maszyn i kierowców.

Wprost przeciwną musi być, niestety, opinja o zespole samochodów Renault. Fatalna jego przegrana została bowiem spowodowana w głównej mierze zupełną nieznajomością elementarnych zasad raidowej jazdy wśród kierowców teamowych. Nieświadomi naszych warunków drogowych kierowcy francuscy Courtin i Barthés, którzy, mam wrażenie, niezbyt się przytem orjentowali w zasadach samego konkursu, pojechali na najwyższą dozwoloną przez regulamin przeciętną. To samo uczynił trzeci kierowca teamowy Tłuchowski, który, aczkolwiek znał z pewnością psychologję polskiej szosy, nietylko nie ostrzegł przed niebezpieczeństwami swych francuskich kolegów, lecz dopingował ich jeszcze swoją najbardziej warjacką jazdą. I ten obłęd szybkości zgubił zespół Renault powodując, iż kończyły one Raid w nieprawdopodobnie opłakanym stanie technicznym, dwa z potężną ilością punktów karnych, a trzeci poza konkursem. Tymczasem jest mojem najgłębszem przekonaniem, że w rękach bardziej opanowanych kierowców, którzyby nie żądali od samochodów czynów, przekraczających ich możliwości, te trzy wozy Monasix, posiadające, jak zauważyłem, bardzo dobry silnik i pierwszorzędne zawieszenie, mogły ukończyć raid, conajmniej bez punktów karnych.

Czwarty samochód Renault prowadzony był przez młodego kierowcę Korybut-Daszkiewicza, który nietylko należał do kategorji nowicjuszy, ale wogóle wyglądał na adepta sztuki prowadzenia samochodu. Przepaścista różnica pomiędzy nim a innymi kierowcami wyraziła się najlepiej w tysiącu z górą otrzymanych przezeń punktów karnych. W każdym razie na dobro młodego kierowcy zapisać należy jego niezwykle silną wolę, hart i wytrwałość, które pozwoliły mu ukończyć Raid pomimo deprymującej atmosfery śmieszności, jaka otaczała jego maszynę i pomimo spiętrzenia się przeróżnych trudności.



Cipriano Illiano, długi człowiek na krótkim samochodzie.

Rys. Makomaski.

Jak przepiękne rezultaty daje umiejętna organizacja, karność i bezwzględne trzymanie się z góry nakreślonego programu działania, wykazały to najlepiej zespoły samochodów Fiat i Austro-Daimler.

Fiat wysłał w tym roku na Raid trzy wozy małego typu 509, prowadzone przez doskonałych kierowców zawodowych, Włocha Illiano, Rahnenfelda i Perczyńskiego. Maszyny te nie gorzej od największych samochodów zniosły trudy uciążliwej imprezy, kończąc Raid w doskonałym stanie, którego trudno się było spodziewać u maszyn tak taniego typu. W ostatecznej klasyfikacji Raidu, trzy małe Fiaty uzyskały pierwsze, czwarte i piąte miejsce, dzięki swej ogromnej w stosunku do litrażu szybkości, która pozwoliła im zdobyć na próbach specjalnych rekordowe ilości punktów.

Austro-Daimler, marka zwycięska w czterech ostatnich Raidach, reprezentowana była w tegorocznym konkursie przez trzy wozy typu A D R. Maszyny te przygotowano wprost klasycznie, nie zapominając o niczem, coby im tylko mogło dopomóc do zwalczenia przeciwności drogowych i nawet klimatycznych. Nic zatem dziwnego, że trzy ADR-y, które prowadzone były przez tak sławnych specjalistów raidowych, jak inżynier Liefeldt, hr. Potocki i Dzierliński, nie poczuły nawet tych trzech tysięcy kilometrów, przybywając do celu w niezrównanej formie, jako jedyny z sześciu zespołów, kończący Raid bez jednego punkta karnego. Pozatem wozom tym, które łączą nieprzeciętny komfort i wygodę, z dużem zacięciem sportowem, przypadły w udziale wszystkie próby specjalne konkursu, t. j. wyścig górski na Kocierzy, próba wytrzymałości i wyścig płaski, wygrane we wspaniałym stylu przez inżyniera Liefeldta. Austro-Daimlerom również, dzięki niezmiernie spokojnej jeździe Dzierlińskiego, przypadła nagroda za największą regularność na wszystkich etapach. Ogółem znakomita firma wiedeńska zdobyła na tegorocznym konkursie przeszło połowę wszystkich nagród, a w tem najcenniejszą nagrodę dla zespołu fabrycznego, kończącego Raid bez punktów karnych.



Rychter, niezrównany Taternik, musi już swą staruszkę pobudzać alkoholem.

Fot. Zdz. Kleszczyński.

Równie pięknym jest rezultat zespołu małych samochodów Steyr, bardzo starannie przygotowanych i świetnie prowadzonych przez znanych kierowców austrjackich hr. Schönfelda i Betaque, oraz bardzo

dobrego Żukowskiego, który ma wszelkie dane na pierwszorzędnego raidowca. Wozy te wykazały dobitnie swoją przydatność na polskie warunki drogowe, kończąc Raid w bardzo dobrym stanie na doskonałych miejscach w ogólnej klasyfikacji.

Duży, pięciolitrowy sam. Steyr, prowadzony znakomicie przez inż. Zangla, również dzielnie bronił honoru firmy i ukończył Raid, sprawiając swym wyczynem jaknajlepsze wrażenie.



Znany sportsman p. Paweł Bitschan stał się ofiarą pecha, który uszkadzając mu kamieniem karter nie pozwolił zaklasyfikować się w tegorocznym Raidzie A. P. Pomimo to p. Bitschan odbył całą trasę raidową poza konkursem, dając tem przykład innym prawdziwego ducha sportowego.

Osobny ustęp należy się pani Franciszce Lüning, która odbywała Raid za sterem małego samochodu Steyr. Dzielna ta niewiasta, jadąc sama jedna na dwuosobowym sportowym wozie i będąc przez to pozostawiona wyłącznie własnym siłom, przebyła w niezmiernie pięknym stylu całą drogę, rozwiewając zupełnie legendę, iż kobieta nie jest w stanie znieść trudów tak uciążliwego konkursu. Punkty karne otrzymane przez panią Lüning nie zmniejszają w niczem wartości jej wyczynu, gdyż dostała je ona raczej za swoją kobiecą niezaradność, niż za rzeczywiste przewinienia.

Pierwszorzędny rezultat uwieńczył wysiłek sportowy Grabowskiego i jego pięknej Lancji. Jeszcze jeden listek przybył do pokaźnego wieńca sławy, który zdobi tego znakomitego kierowcę i jeszcze większego blasku nabrała renoma, jaką się u nas cieszy ceniona i popularna marka włoska.

Zespół samochodów Tatra składał się w tym roku z trzech maszyn, które odbyły ciężką służbę na drogach całej Polski. Prowadzili je młodzi amatorzy: Rychter, Koziański i Kuczewski. Ten ostatni odrazu na pierwszym etapie wytopił panewkę, lecz nie zrażając się tem niepowodzeniem, przeprowadził na drodze remont maszyny i następnie, jadąc dniem i nocą, dogonił Raid po przepisanej trasie i ukończył go, dając tem dowód wielkiego ducha i zapału sportowego. Rychter i Koziański, którzy jechali na bardzo starych maszynach (pierwsza z nich przeszła 190.000 klm. a druga 30.000 klm.), osiągnęli rezultat wspaniały, kończąc Raid jeden z dobrym a drugi nawet ze znakomitym wynikiem. Rezultat ten stawia ich bezsprzecznie w rzędzie najlepszych raidowców polskich. Jazda Rychtera była pozatem specjalnie ciekawą z tej przyczyny iż przebył on całą drogę na mieszance spirytusowej zamiast benzyny.



Trzej kierowcy małych Fiatów. Stoją od lewej: Illiano, Perczyński, Rahnenfeld.

Fot. Majcherski.

Kierowcy polskich samochodów Stetysz, które wyruszyły na Raid, będąc zmontowane bezpośrednio przed startem i zupełnie wobec tego nieobtarte i nieprzygotowane, dokonali prawdziwego cudu, doprowadzając swe wozy do końca. Zarówno hr. Tyszkiewicz, jak i hr. Gorzeński z Nowickim mogą być dumni i zadowoleni ze swoich wyników, gdyż to co oni zrobili na Raidzie, przekraczało przeciętną miarę. Samochody Stetysz, pomimo dalszych miejsc w klasyfikacji, wykazały ogromne zalety i przystosowanie do polskich warunków drogowych. Wysokie zawieszenie i blokowanie dyferencjału pozwoliło im ze śmiechem poko-

nać błotnistą pułapkę pod Brodami, w której „siedziały" inne wozy najsławniejszych światowych marek. Kapitalne resorowanie pozwala osiągać na Stetyszu ogromne szybkości przeciętne na najgorszych drogach. Oto są niezaprzeczone walory, jakie wykazały na Raidzie samochody polskiej marki.

Pozostają wreszcie do omówienia losy dwóch jeszcze pechowców, Starkla i Krzeczkowskiego. Starkel, który wyruszył na Raid na starym samochodzie Ansaldo, wytopił panewkę na pierwszym etapie, to też dalszą drogę odbywał poza konkursem, walcząc zresztą ciągle z szeregiem defektów, wynikłych z zupełnego nieprzygotowania wozu.

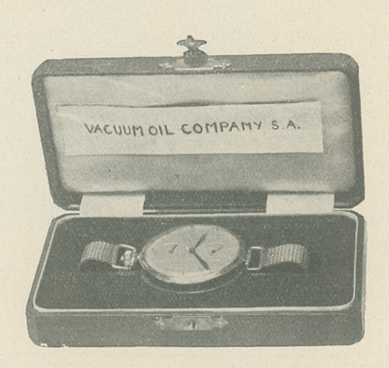
Co się tyczy Krzeczkowskiego, to sympatyczny ten i doskonały kierowca padł ofiarą potwornego pecha gumowego. Gwoździe, jakby się zmówiły na jego Imperiala, właziły mu hurmem w pneumatyki, powodując opóźnienia, za które płacić należało dziesiątkami punktów karnych. Gdyby nie to, Krzeczkowski na samochodzie Chrysler figurowałby z pewnością w grupie współzawodników, kończących Raid bez punktów karnych.

Na zakończenie podziękować muszę tym wszystkim, którzy tak serdecznie i gościnnie Raid podejmowali, starając się uprzyjemnić jego uczestnikom pobyt w danej miejscowości, oraz wszystkim, którzy postarali się, aby na drogach panował wzorowy porządek i dbali o wskazywanie raidowcom właściwego kierunku przez policję, służbę drogową, czy strażaków. Należą się im się słowa gorącego uznania i podzięki za tak wielkie uświetnienie i podniesienie powagi i znaczenia Raidu Międzynarodowego, co zwłaszcza na gościach zagranicznych wywołało bardzo silne dodatnie wrażenie.

Marjan Krynicki.



Nagroda Komisji Sportowej A. P. na VII Raid Międzynarodowy zdobyta przez inż. Henryka Liefeldta na samochodzie Austro-Daimler.



Nagroda firmy Vacuum Oil Co. na VII Raid Międzynarodowy A. P. zdobyta przez p. Józefa Grabowskiego na samochodzie Lancia.



Górska próba szybkości na Kocierzy zorganizowana została pierwszorzędnie przez Krakowski Klub Automobilowy. Na zdjęciu widzimy posterunek telefoniczny i stół chronometrażystów przy finiszu.

Fot. Majcherski.

Wykaz punktów uzyskanych przez współzawodników VII Raidu Międzynarodowego A. P.

Nr. raid.	MARKA	KIEROWCA	I etap	II etap	III etap	IV etap	V etap	VI etap	VII etap	Punkty z prób specjalnych	Punkty z badania technicznego	Ogólna suma punktów	Miejsce w klasyfikacji
1	Steyr	Zangl G.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	— 3.5	+ 45.0	0	+ 47.5	IX
2	Chrysler	Krzeczkowski W.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	— 84.0	— 73.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 33.5	— 5.0	— 123.5	XIV
3	Austro-Daimler	Potocki A.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 52.0	0	+ 59.0	VI
4	Austro-Daimler	Dzierliński E.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 44.0	0	+ 51.0	VIII
5	Austro-Daimler	Liefeldt H.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	0	+ 1.0	+ 60.0	0	+ 66.0	III
6	Bugatti	Frühling B.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	— 3.0	—	—	—	—	—	—
7	Stetysz	Tyszkiewicz S.	0	— 11.0	— 69.0	— 81.0	— 30.0	— 12.0	+ 1.0	— 28.0	0	— 232.5	XVII
8	Stetysz	Gorzeński S.	— 4.5	— 49.5	+ 1.0	— 3.5	— 25.5	— 3.5	— 6.0	— 36.5	— 8.0	— 136.0	XV
9	Lancia	Grabowski J.	0	— 14.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 52.0	0	+ 43.0	X
10	Lancia	Zawadzki S.	+ 1.0	— 2.0	+ 1.0	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Bugatti	Szwarcsztein S.	+ 1.0	+ 1.0	— 7.0	— 3.5	+ 1.0	—	—	—	—	—	—
12	Overland Whippet	Bitschan P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Renault	Daszkiewicz R.	— 78.5	— 15.0	— 319.0	— 333.5	— 126.0	— 15.0	— 90.0	— 12.5	— 19.0	— 1014.5	XX
15	Ansaldo	Starkel W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bugatti	Winnicki T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Steyr	Betaque Ch.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	— 0.5	+ 1.0	+ 45.5	0	+ 51.0	VII
18	Steyr	Schönfeld H.	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 59.0	0	+ 66.0	II
19	Steyr	Żukowski W.	0	+ 1.0	+ 1.0	— 1.5	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 49.0	— 15.0	+ 37.5	XI
20	Steyr	Lüning F.	0	0	+ 1.0	+ 1.0	— 346.0	— 2.0	+ 1.0	+ 45.0	— 5.0	— 305.0	XVIII
21	Renault	Barthés M.	+ 1.0	+ 1.0	— 419.0	+ 1.0	+ 1.0	— 10.5	— 3.5	+ 32.0	— 15.0	— 412.0	XIX
22	Renault	Tłuchowski Z.	— 6.5	— 61.5	+ 1.0	0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 27.5	— 100.0	— 136.5	XVI
23	Renault	Courtin L.	+ 1.0	— 139.0	— 14.0	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Tatra	Rychter W.	— 38.0	0	— 12.0	0	+ 1.0	0	+ 1.0	+ 25.5	0	— 22.5	XIII
25	Tatra	Kuczewski E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Tatra	Koziański T.	0	— 12.0	— 11.0	+ 1.0	+ 1.0	0	+ 1.0	+ 30.5	0	+ 10.5	XII
27	Fiat	Illiano C.	0	0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	— 1.0	+ 1.0	+ 64.5	0	+ 67.5	I
28	Fiat	Rahnenfeld Z.	+ 1.0	+ 1.0	0	+ 1.0	+ 1.0	— 2.0	0	+ 63.0	0	+ 65	IV
29	Fiat	Perczyński W.	+ 1.0	+ 1.0	— 6.0	0	+ 1.0	+ 1.0	0	+ 65.0	0	+ 63	V

Rezultaty prób specjalnych VII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski.

Nr. raid.	MARKA	KIEROWCA	Górska próba szybkości na Kocierzy (2 klm. z rozbiegiem)			Próba wytrzymałości pod Buskiem ($17^1/_2$ klm.)		Płaska próba szybkości pod Raszynem — Kilometr z miejsca			Płaska próba szybkości pod Raszynem — Kilometr z rozbiegu			Ogólna suma punktów z prób specjalnych
			Czas	Szybkość	Punktów	Czas jazdy	Punktów	Czas	Szybkość	Punktów	Czas	Szybkość	Punktów	
1	Steyr	Zangl G. . . .	2 m. 12.07 s.	54.5 klm/g	+ 6.0	16 m. 26 s.	+ 30	41.805 s.	86.2 klm/g	+ 6.0	30.910 s.	116.5 klm/g	+ 3.0	+ 45.0
2	Chrysler	Krzeczkowski W.	2 m. 36.85 s.	46.0 klm/g	+ 0.5	14 m. 35 s.	+ 30	46.785 s.	76.9 klm/g	+ 3.0	33.495 s.	107.5 klm/g	0	+ 33.5
3	Austro-Daimler .	Potocki A.. . .	2 m. 20.74 s.	51.2 klm/g	+ 8.5	14 m. 53 s.	+ 30	46.365 s.	77.6 klm/g	+ 8.5	35.200 s.	102.3 klm/g	+ 5.0	+ 52.0
4	Austro-Daimler .	Dzierliński E. . .	2 m. 41.10 s.	44.7 klm/g	+ 5.0	13 m. 50 s.	+ 30	52.955 s.	67.9 klm/g	+ 5.0	36.645 s.	98.0 klm/g	+ 4.0	+ 44.0
5	Austro-Daimler .	Liefeldt H.. . .	2 m. 10.97 s.	55.0 klm/g	+ 10.5	14 m. 15 s.	+ 30	42.425 s.	84.7 klm/g	+ 10.5	30.400 s.	118.7 klm/g	+ 9.0	+ 60.0
6	Bugatti	Frühling B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Stetysz	Tyszkiewicz S. .	5 m. 15.19 s.	22.8 klm/g	— 52.0	16 m. 56 s.	+ 30	1 m. 03.540 s.	56.7 klm/g	0	49.175 s.	73.2 klm/g	— 6.0	— 28.0
8	Stetysz	Gorzeński S. . .	5 m. 37.92 s.	21.3 klm/g	— 56.0	17 m. 56 s.	+ 30	1 m. 08.780 s.	52.2 klm/g	— 3.5	49.945 s.	72.0 klm/g	— 7.0	— 36.5
9	Lancia.	Grabowski J.. .	2 m. 28.47 s.	48.5 klm/g	+ 7.0	15 m. 56 s.	+ 30	45.655 s.	78.5 klm/g	+ 9.0	33.660 s.	107.0 klm/g	+ 6.0	+ 52.0
10	Lancia.	Zawadzki S. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Bugatti	Szwarcsztein S. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Overland Whippet	Bitschan P. . .	3 m. 25.24 s.	35.0 klm/g	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Renault	Daszkiewicz R. .	4 m. 38.99 s.	25.8 klm/g	— 46.0	18 m. 21 s.	+ 30	1 m. 00.735 s.	59.2 klm/g	+ 1.0	46.975 s.	76.6 klm/g	— 4.5	— 12.5
15	Ansaldo	Starkel W. . .	—	—	—	—	—	1 m. 00.870 s.	59.0 klm/g	—	44.030 s.	81.8 klm/g	—	—
16	Bugatti	Winnicki T. . .	2 m. 29.35 s.	48.2 klm/g	—	—	—	50.685 s.	70.6 klm/g	—	38.665 s.	92.7 klm/g	—	—
17	Steyr	Betaque Ch. . .	3 m. 31.85 s.	34.1 klm/g	+ 4.5	16 m. 59 s.	+ 30	57.955 s.	62.0 klm/g	+ 8.0	46.295 s.	78.0 klm/g	+ 3.0	+ 45.5
18	Steyr	Schönfeld H. . .	2 m. 47.70 s.	43.0 klm/g	+ 10.5	17 m. 20 s.	+ 30	51.455 s.	69.9 klm/g	+ 11.0	39.260 s.	91.5 klm/g	+ 7.5	+ 59.0
19	Steyr	Żukowski W.. .	3 m. 22.42 s.	35.5 klm/g	+ 5.5	17 m. 55 s.	+ 30	57.160 s.	62.9 klm/g	+ 8.5	43.215 s.	83.3 klm/g	+ 5.0	+ 49.0
20	Steyr	Lüning F. . . .	3 m. 05.15 s.	38.9 klm/g	+ 8.0	16 m. 03 s.	+ 30	1 m. 02.335 s.	58.2 klm/g	+ 6.0	49.220 s.	73.2 klm/g	+ 1.0	+ 45.0
21	Renault	Barthés M. . .	4 m. 33.79 s.	26.3 klm/g	— 4.0	17 m. 02 s.	+ 30	1 m. 02.395 s.	58.2 klm/g	+ 6.0	50.220 s.	71.4 klm/g	0	+ 32.0
22	Renault	Tłuchowski Z. .	4 m. 57.42 s.	24.2 klm/g	— 7.5	17 m. 11 s.	+ 30	1 m. 05.450 s.	55.1 klm/g	+ 5.0	51.340 s.	70.0 klm/g	0	+ 27.5
23	Renault	Courtin L. . . .	—	—	—	—	—	1 m. 08.370 s.	52.6 klm/g	—	48.955 s.	73.5 klm/g	—	—
24	Tatra	Rychter W. . .	5 m. 31.00 s.	21.7 klm/g	— 6.5	20 m. 26 s.	+ 30	1 m. 12.200 s.	49.9 klm/g	+ 4.5	59.840 s.	60.1 klm/g	— 2.5	+ 25.5
25	Tatra	Kuczewski E.. .	4 m. 52.68 s.	24.9 klm/g	—	—	—	1 m. 06.110 s.	54.5 klm/g	—	53.800 s.	67.0 klm/g	—	—
26	Tatra	Koziański T. . .	5 m. 10.08 s.	23.7 klm/g	— 4.0	18 m. 53 s.	+ 30	1 m. 09.910 s.	51.5 klm/g	+ 5.5	56.865 s.	63.3 klm/g	— 1.0	+ 30.5
27	Fiat.	Illiano C. . . .	2 m. 43.69 s.	44.0 klm/g	+ 13.5	17 m. 41 s.	+ 30	52.420 s.	68.7 klm/g	+ 12.5	40.965 s.	87.8 klm/g	+ 8.5	+ 64.5
28	Fiat.	Rahnenfeld Z. .	2 m. 42.17 s.	44.4 klm/g	+ 14.0	18 m. 01 s.	+ 30	54.475 s.	65.5 klm/g	+ 11.5	42.540 s.	84.7 klm/g	+ 7.5	+ 63.0
29	Fiat.	Perczyński W. .	2 m. 44.71 s.	43.7 klm/g	+ 13 5	18 m. 42 s.	+ 30	52.610 s.	68.5 klm/g	+ 12.5	40.740 s.	88.3 klm/g	+ 9.0	+ 65.0
	Pozakonkursem:													
	Austro-Daimler .	Potocki M. . .	2 m. 26.62 s.	49.0 klm/g	—	—	—	43.982 s.	81.7 klm/g	—	30.210 s.	119.2 klm/g	—	—

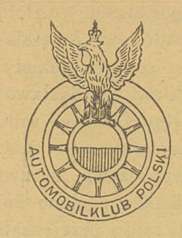
Szybkość przeciętna na etapach w kilometrach na godz.

Nr. raid.	MARKA	KIEROWCA	I etap		II etap		III etap		IV etap		V etap		VI etap		VII etap	
			Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta	Przepisana	Osiągnięta
1	Steyr	Zangl G.	49	54	49	54	44	44	44	44	46	49	44	56	49	52
2	Chrysler	Krzeczkowski W.	49	60	49	60	44	44	44	39	46	39	44	49	49	58
3	Austro-Daimler	Potocki A.	46	47	46	48	42	44	42	44	44	46	42	44	46	49
4	Austro-Daimler	Dzierliński E.	46	47	46	48	42	44	42	44	44	46	42	44	46	48
5	Austro-Daimler	Liefeldt H.	46	47	46	48	42	43	42	44	44	49	42	44	46	49
6	Bugatti	Frühling B.	46	—	46	—	42	—	42	—	44	—	42	—	46	—
7	Stetysz	Tyszkiewicz S.	46	56	46	55	42	40	42	37	44	44	42	49	46	54
8	Stetysz	Gorzeński S.	46	60	46	53.5	42	42	42	42.5	44	44	42	50	46	52
9	Lancia	Grabowski J.	46	56	46	55	42	46	42	42	44	45	42	49.5	46	56
10	Lancia	Zawadzki S.	46	—	46	—	42	—	42	—	44	—	42	—	46	—
11	Bugatti	Szwarcsztein S.	46	—	46	—	42	—	42	—	44	—	42	—	46	—
12	Overland Whippet	Bitschan P.	46	—	46	—	42	—	42	—	44	—	42	—	46	—
14	Renault	Daszkiewicz R.	46	41.5	46	47	42	32.5	42	34.5	44	34.5	42	45	46	41.5
15	Ansaldo	Starkel W.	44	—	44	—	40	—	40	—	42	—	40	—	44	—
16	Bugatti	Winnicki T.	41	—	41	—	38	—	38	—	39	—	38	—	41	—
17	Steyr	Betaque Ch.	41	54	41	51	38	41.5	38	40	39	41	38	49	41	47.5
18	Steyr	Schönfeld H.	41	46	41	47	38	42	38	40	39	40.5	38	43	41	43
19	Steyr	Żukowski W.	41	46	41	47	38	41	38	38	39	42	38	48	41	48
20	Steyr	Lüning F.	41	46	41	46.5	38	39	38	39	39	33.5	38	46	41	49.5
21	Renault	Barthés M.	41	58	41	57	38	27	38	38.5	39	39.5	38	41.5	41	56
22	Renault	Tłuchowski Z.	41	59	41	49	38	39	38	42.5	39	46	38	50	41	56
23	Renault	Courtin L.	41	—	41	—	38	—	38	—	39	—	38	—	41	—
24	Tatra	Rychter W.	38	41.5	38	42	35	38.5	35	38.5	36	39	35	38.5	38	42
25	Tatra	Kuczewski E.	38	—	38	—	35	—	35	—	36	—	35	—	38	—
26	Tatra	Koziański T.	38	42	38	42	35	39	35	38	36	40	35	39	38	42
27	Fiat	Illiano C.	38	42.5	38	42.5	35	38	35	38.5	36	40	35	40	38	41
28	Fiat	Rahnenfeld Z.	38	42.5	38	42.5	35	39.5	35	41	36	40	35	39	38	42.5
29	Fiat	Perczyński W.	38	43	38	42.5	35	38.5	35	38.5	36	40	35	39.5	38	42



Fragmenty z VII Raidu Międzynarodowego A. P.

1. Inż. Liefeldt na sam. Austro Daimler na starcie w Warszawie. 2. Pożegnanie przed odjazdem z Druskienik. 3 Hr. Potocki na punkcie zaopatrzenia. 4. Mijanie na drodze. 5. W parku w Druskienikach. 6. Tatra na próbie wytrzymałości. 7. Park w Krynicy. 8. Mały wypadek.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

Protokół z posiedzenia Jury Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski odbytego w d. 17-24.VI 1928.

Obecni pp.: Przewodniczący Jury — Karol hr. Raczyński. Członkowie: Adryan Chełmicki, płk. Erazm Dembowski, Stefan Fuchs, płk. Kazimierz Meyer, Mieczysław Rappe, Janusz Regulski, Franciszek Sznarbachowski.

Po zbadaniu materjałów przedstawionych przez Komandora Raidu p. Janusza Regulskiego, Jury stwierdza, że

1) ze startu w Warszawie wyruszyło 28 samochodów, wyszczególnionych w załączniku, na miejsce zakończenia Raidu pod Raszynem przybyło 20 samochodów wskutek wycofania się maszyn: Nr.Nr. 6 — Bugatti, 10 — Lancia, 11 — Bugatti, 12 — Whippet, 16 — Bugatti.

Ukończyły Raid poza konkursem: Nr.Nr. 15 — Ansaldo, 23 — Renault, 25 — Tatra.

2) reklamacja kierowcy samochodu Nr. 23 — Renault, przeciwko zaliczeniu mu punktów karnych za obcą pomoc i reperacje wynikłe wskutek zderzenia samochodu z wozem, nie została uwzględniona;

3) postanowiono przyznać nagrody:

A. KLASYFIKACYJNE:

I. Nagroda — puhar Automobilklubu Polski — Cipriano Illiano, sam. Fiat, ltr. 0,990 kl. D.

II. Nagroda (ofiarowana przez Vice-Prezesa A. P. p. Stefana Fuchsa — Heinrich Graf Schönfeld, sam. Steyr, ltr. 1,495 kl. F.

III. Nagroda (ofiarowana przez F-ę Standard Nobel) — Henryk Liefeldt, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

Nagroda dla zespołu fabrycznego — Firmie „Austro Daimler" w Warszawie.

B. SPECJALNE.

1. Nagroda Pana Ministra Spraw Wojskowych — za regularność jazdy — Euzebjuszowi Dzierlińskiemu sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

2. II. Nagroda Ministra Robót Publicznych (przechodnia) — za najlepsze rezultaty bez względu na próby szybkości — Adamowi hr. Potockiemu, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

3. Nagroda Komisji Sportowej A. P. — dla członka jednego z klubów afiljowanych lub uznanych, który prowadząc własny samochód osiągnął najlepsze rezultaty — Henrykowi Liefeldtowi, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

4. Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski, ś. p. Stanisława Grodzkiego — dla jednego z klubów uznanych lub afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty — Heinrichowi hr. Schönfeld'owi dla Oesterreichischer Automobil-Club w Wiedniu, sam. Steyr, ltr. 1,495 kl. F.

5. Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski, p. Karola hr. Raczyńskiego — dla członka jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiljowanych, który prowadząc maszynę o zamkniętej karoserji, należącą do jednej z klas D lub E, osiągnie najlepsze wyniki — Stefanowi hr. Tyszkiewiczowi, sam. Stetysz, ltr. 2,700 kl. D.

6. Nagroda Prezesa Komisji Sportowej A. P., p. Janusza Regulskiego, dla Zespołu Klubowego — Automobilklubowi Polski, zdobyta po raz pierwszy przez zespół, składający się z pp.: Henryka Liefeldta, Józefa Grabowskiego i Stefana Tyszkiewicza

7. Nagroda Czasopisma „Auto" — dla kierowcy, jednego z pośród dwuch pierwszych grup, który ukończy raid bez punktów karnych i posiadać będzie najtańsze podwozie — Cipriano Illiano, sam. Fiat, ltr. 0,990 kl. G.

8. Nagroda Firmy „Standard Nobel" w Warszawie — za największe odchylenie od przepisanej szybkości na próbie wytrzymałości — Henrykowi Liefeldtowi, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

9. Nagroda Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego — za najlepsze rezultaty na mieszance spirytusowej — Witoldowi Rychterowi, sam. Tatra, ltr. 1,038 kl. G.

10. Nagroda Tow. Vacuum-Oil Company — za największą przeciętną szybkość na wszystkich etapach łącznie — Józefowi Grabowskiemu, sam. Lancia, ltr. 2,570 kl. D.

11. Nagroda Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin" — za najlepszą klasyfikację w swej kategorji — Henrykowi Liefeldtowi, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

12. Nagroda Akademickiego Klubu Samochodowego w Warszawie — za największe procentowe odchylenie od minimalnej szybkości, przepisanej dla próby górskiej na Kocierzy — Zygmuntowi Rahnenfeldowi, sam. Fiat, ltr. 0,990 kl. G.

13. Nagroda Tow. „Karpaty" — za najlepsze rezultaty na olejach „Galkar" — Adamowi hr. Potockiemu, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999 kl. D.

14. Nagroda firmy S. K. F. (Szwedzkie Łożyska Kulkowe) — za najlepsze wyniki na samochodzie polskiej konstrukcji — Stanisławowi hr. Gorzeńskiemu-Ostrorogowi, sam. Stetysz, ltr. 2,700 kl. D.

Plakiety złote i dyplomy za ukończenie raidu ze znakomitym wynikiem przyznano:

pp.: Cipriano Illiano, Henrykowi hr. Schönfeldowi, Henrykowi Liefeldtowi, Zygmuntowi Rahnenfeldowi, Władysławowi Perczyńskiemu, Adamowi hr. Potockiemu, Charles Betaque, Euzebjuszowi Dzierlińskiemu, Godfrydowi Zanglowi, Józefowi Grabowskiemu, Władysławowi Żukowskiemu, Tadeuszowi Koziańskiemu.

Plakietę srebrną i dyplom za ukończenie raidu z dobrym wynikiem przyznano p. Witoldowi Rychterowi.

Plakiety bronzowe i dyplomy za ukończenie raidu przyznano pp.:

Wacławowi Krzeczkowskiemu, Stanisławowi Gorzeńskiemu-Ostrorogowi, Zdzisławowi Skarbek-Tłuchowskiemu, Stefanowi hr. Tyszkiewiczowi, Marcel Barthès, Robertowi Korybut-Daszkiewiczowi.

Ponadto przyznano specjalną złotą plakietę i dyplom w uznaniu zasług sportowych pani Franciszce Lüning, jako pierwszej kierowczyni, która wzięła udział w Międzynarodowym Raidzie A. P. i ukończyła go.

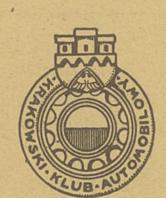
Wszystkim pomocnikom i kontrolerom przyznano pamiątkowe żetony.

Jury, w uznaniu zasług przy organizacji i przeprowadzeniu Raidu postanowiło przyznać Komandorowi Raidu, p. Januszowi Regulskiemu — złotą plakietę, Vice-Komandorom pp. Adolfowi Załęskiemu i Hubertowi hr. Krasińskiemu — srebrne plakiety.

Jury wyraża uznanie pp.: Starklowi Władysławowi — sam. Ansaldo Nr. 15, Courtin Leon — sam. Renault Nr. 23, Kuczewskiemu Edmundowi — sam. Tatra Nr. 25, którzy wskutek uszkodzenia maszyn nie mogli być sklasyfikowani, jednakże pomimo to, po uskutecznieniu napraw, dogonili raid i przejechali pod kontrolą całą trasę raidu, co stanowi czyn wysoce sportowy — oraz pp.: Bitschanowi Pawłowi — sam. Whippet Nr. 12 i Winnickiemu Tadeuszowi — sam. Bugatti Nr. 16, którzy po uskutecznieniu napraw ostatnie etapy przejechali z raidem poza konkursem.

(—) *Karol Raczyński*
(—) *Adryan Chełmicki*
(—) *Janusz Regulski*
(—) *Franciszek Sznarbachowski*
(—) *Stefan Fuchs*
(—) płk. *Erazm Dembowski*
(—) płk. *Kazimierz Meyer.*
(—) *Mieczysław Rappe.*

Warszawa, dn. 26 czerwca 1928 r.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

Protokół z posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych II Raidu Górskiego Krakowskiego Klubu Automobilowego,

który się odbył w dniach 29 i 30 czerwca oraz 1 lipca 1928.

Obecni: pp. Antoni hr. Potocki jako przewodniczący, Piotr hr. Rostworowski jako zastępca przewodniczącego, Adam hr. Potocki jako Delegat Automobilklubu Polski, Franciszek Hulimka jako Delegat Małopolskiego Klubu Automobilowego, Inż. Bukowski, jako Delegat Śląskiego Klubu Automobilowego, Wilhelm Ripper jako Komandor II. Rajdu górskiego, Dr. Michał Hładij jako Vice Komandor II. Rajdu górskiego, Dr. B. Macudziński jako Kierownik próby górskiej i wyścigu na Krzyżowej. Funkcje sekretarza spełniał p. Zygmunt Bałaban.

Gremjum Komisarzy Sportowych stwierdziło, że na starcie II. Rajdu Górskiego stanęło 14 samochodów, z czego 12 przybyło we właściwym czasie, a dwa po zamknięciu parku. W próbie górskiej na Krzyżowej brało udział 12 samochodów. Dokonane obliczenie jazdy wszystkich zawodników według książeczek drogowych dołącza się do niniejszego protokółu jako załącznik Nr. 1.

Na podstawie tych obliczeń przyznano nagrody, jak następuje:

1) nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego panu Janowi Meyerowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego na samochodzie marki „Fiat" za osiągnięcie I-go miejsca w ogólnej klasyfikacji;
2) nagrodę p. Antoniego hr. Potockiego, prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego panu Adamowi Dygatowi z Krak. Klubu Automobilowego na samochodzie marki „Tatra", który zajął II-gie miejsce w ogólnej klasyfikacji;
3) nagrodę Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego panu inż. Franciszkowi Zanglowi (kierowca p. Władysław Żukowski) ze Śląskiego Klubu Automobilowego na samochodzie marki „Steyr" za osiągnięcie III-go miejsca w ogólnej klasyfikacji;
4) nagrodę Piotra hr. Rostworowskiego pani Irenie Jabłońskiej z Krakowskiego Klubu Automobilowego na samochodzie marki „Citroën";
5) nagrodę Sp. Akc. „Galicja" we Lwowie panu Adamowi Dygatowi z Krakowskiego Klubu

Automobilowego na samochodzie marki „Tatra";

6) nagrodę Dr. Michała Hładija, wice-prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego panu Janowi Ripperowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego, na samochodzie marki „Lancia"

7) nagrodę Michała hr. Rostworowskiego, wiceprezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego, panu Janowi Ripperowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego na samochodzie marki „Lancia".

Ponadto Gremjum Komisarzy Sportowych uchwaliło przyznać plakiety paniom: Hallerowej i Jabłońskiej, panom: Bukowieckiemu, Dygatowi, Hubickiemu, Kwiatkowskiemu, Lancowi, Leszczyńskiemu, Marsowi, Meyerowi, Ripperowi, Wernerowi, Zanglowi i Żychoniowi oraz plakiety honorowe p. inż. Nowotarskiemu, Dyrektorowi Zarządu zdrojowego w Krynicy, a dyplom honorowy p. Romanowi Nitribetowi z Towarzystwa „Beskid" w Krynicy; obu ostatnim za pomoc przy zorganizowaniu II. Rajdu górskiego. W końcu Gremjum Komisarzy Sportowych uchwaliło przysłać plakiety panom: Adamowi hr. Potockiemu, delegat. Automobilklubu Polski, Franciszkowi Hulimce, delegat. Małopolskiego Klubu Automobilowego, inż. Bukowskiemu, delegat. Śląskiego Klubu Automobilowego, Antoniemu hr. Potockiemu, prezes. Krakowskiego Klubu Automobilowego, Wilhelmowi Ripperowi, Komandor. Rajdu, Dr. Michałowi Hładijowi, Vice-Komandorowi Rajdu, Dr. Bolesł. Macudzińskiemu, kierownikowi próby górskiej na Krzyżowej.

Na tem protokół zakończono i podpisano

Przewodniczący (—) *Antoni hr. Potocki*
Zast. Przewodn. (—) *Piotr hr. Rostworowski*
Delegat A. P. (—) *Adam hr. Potocki*
Delegat M. K. A. (—) *Franciszek Hulimka*
Delegat Śl. K. A. (—) *Inż. Bukowski*
Komandor Rajdu (—) *Wilhelm Ripper*
Wice-Komandor Rajdu (—) *Dr. Michał Hładij*
Kierownik Próby górskiej
(—) *Dr. Bolesław Macudziński*
Sekretarz: *Zygmunt Bałaban*

Klasyfikacja uczestników II Raidu Górskiego Krakowskiego Klubu Automobilowego

Nr. porząd.	NAZWISKO ZAWODNIKA	Kategorja	Otrzymana ilość punkt.	Członek Klubu
1	Jan Meyer (Fiat)	G	61	K. K. A.
2	Adam Dygat (Tatra)	G	60	K. K. A.
3	Inż. Franciszek Zangl (Steyr) (Kierowca Wł. Żukowski) .	F	60	Śl. K. A.
4	Jan Ripper (Lancia)	D	58	K. K. A.
5	Grzegorz Mars (Studebaker) .	B	53	K. K. A.
6	Irena Jabłońska (Citroën) . .	E	50,5	K. K. A.
7	Marjan Lanc (Erskine) . . .	D	44	K. K. A
8	Bohdan Werner (Lancia) . .	D	39,4	A. P.
9	Ludwik Hubicki (Overland) .	D	21,5	K. K. A.
10	Stanisław Żychoń (Erskine) .	D	1,4	K. K. A.

Protokół z posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych oraz kierownictwa wyścigu na Krzyżowej.

Obecni: pp. Antoni hr. Potocki, Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego, Piotr hr. Rostworowski, Vice-Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego, Dr. Michał Hładij, Vice-Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego, Wilhelm Ripper, Prezes Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego, Inż. Bukowski, Delegat Śl. Kl. Aut., Franciszek Hulimka, Delegat Małopolskiego Klubu Automobilowego, Dr. B. Macudziński, kierownik wyścigu.

Gremjum Komisarzy Sportowych ustaliło, że do wyścigu stanęło na starcie 14 samochodów, w tem 3 samochody wyścigowe.

Zawodnicy osiągnęli następujące czasy: w kategorji samochodów wyścigowych:

1) B. Frühling z Krak. Klubu Autom. czas 1.51 $^{4}/_{5}$ na samochodzie marki „Bugatti"; 2) Adam hr. Potocki z Krak. Klubu Autom., czas 1.59 na samochodzie marki „Austro Daimler"; 3) Bohdan hr. Załuski z Krak. Klubu Automob., czas 2.07 $^{4}/_{5}$ na samochodzie marki „Fiat".

W kategorji samochodów sportowych:

1) Jan Ripper z Krak. Klubu Automobilowego, czas 1.57 $^{3}/_{5}$ na samoch. marki „Lancia"; 2) Grzegorz Mars z Krak. Klubu Automobilowego, czas 2.07 $^{2}/_{5}$ na

samoch. marki „Studebaker"; 3) Bohdan Werner z Automobilklubu Polski, czas 2.13²/₅ na samoch. marki „Lancia"; 4) Stanisław Żychoń z Krak. Klubu Autom., czas 2.22²/₅ na samoch. marki „Erskine"; 5) Inż. Franc. Zangl (kierowca Wł. Żukowski) z Śląskiego Klubu Autom., czas 2.25³/₅ na samochodzie marki „Steyr"; 6) W. Wawreczko z Krak. Klubu Automob., czas 2.28 na samoch. marki „Alfa Romeo"; 7) M. hr. Tarnowska z Krak. Klubu Automob., czas 2.31 na samochodzie marki „Fiat"; 8) Jan Meyer z Krak. Klubu Autom. czas 2.33²/₅ na samochodzie marki „Fiat"; 9) inż. W. Bogucki z Małop. Klubu Autom. czas 2.38²/₅ na samoch. marki „Steyr"; 10) Irena Jabłońska z Krak. Klubu Autom. czas 2.53²/₅ na samoch. marki „Citroën".

Gremjum Komisarzy Sportowych przyznało nagrody:

1) nagrodę Komisji Zdrojowej za najlepszy czas p. Frühlingowi z Krak. Klubu Autom. na samochodzie marki „Bugatti";
2) nagrodę p. W. Rippera, Prezesa Komisji Sportowej Krak. Klubu Autom. za najlepszy czas w kategorji samochodów sportowych p. Janowi Ripperowi z K. K. A. na samochodzie marki „Lancia";
3) nagrodę p. Antoniego hr. Potockiego, Prezesa Krak. Klubu Autom. za najlepszy czas w kategorji samochodów sportowych klasy G pani M. hr. Tarnowskiej z Krak. Klubu Autom. na samochodzie marki „Fiat".

W końcu Gremjum Komisarzy Sportowych postanowiło przyznać plakiety uczestnikom wyścigu na Krzyżowej, którzy nie brali udziału w Raidzie, a mianowicie: p. M. hr. Tarnowskiej, p. B. Frühlingowi, p. A. hr. Potockiemu i p. B. hr. Załuskiemu.

Na tem protokół zakończono i podpisano:

(—) *A. hr. Potocki*
(—) *hr. Rostworowski*
(—) *Dr. M. Hładij*
(—) *W. Ripper*
(—) *Inż. Bukowski*
(—) *Fr. Hulimka*
(—) *Dr. B. Macudziński*

Krynica, dnia 1/VII, 1928.

REGULAMIN
Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego organizowanego przez Krakowski Klub Automobilowy dnia 19 sierpnia 1928 roku.

§ 1. *Nazwa i data.*

Krakowski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski, urządza w dniu 19 sierpnia 1928 wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścigu Tatrzańskiego", na którym będzie rozegrana „Wielka Nagroda Tatr".

§ 2. *Rodzaj wyścigu.*

„Wyścig Tatrzański" jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbędzie się według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z obowiązującym regulaminem sportowym ogólnym A. I. A. C. R., oraz regulaminem sportowym Automobilklubu Polski.

§ 3. *Trasa.*

Tor wyścigu tworzy część szosy Zakopane—Morskie Oko.

Start przy klm. 21.
Meta przy klm. 28.500.
Długość toru 7.500 m.
Przeciętne wzniesienie 4.2%.
Maksymalne wzniesienie 6%.

§ 4. *Podział na kategorje i klasy.*

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe i ustanawia się następujące kategorje i klasy:

I. Kategorja — samochody wyścigowe.

Klasa:		Pojemność cylindrów:	Ilość minimalna pasażerów (60 kg. na osobę).
I. grupa	A	ponad 8.000 cm³	1
	B	aż do 8.000 „	„
II. „	C	„ „ 5.000 „	„
III. „	D	„ „ 3.000 „	„
IV. „	E	„ „ 2.000 „	„
V. „	F	„ „ 1.500 „	„
VI. „	G	„ „ 1.100 „	„
VII. „	H. I. J.	„ „ 750 „	„

II. Kategorja — samochody sportowe.

Klasa:		Pojemność cylindrów:	Waga minim. (60 kg. na osobę):	Ilość minim. pasażerów
I. grupa	A	ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
	B	aż do 8 000 „	1.680 „	4
II. „	C	„ „ 5.000 „	1.200 „	4
III. „	D	„ „ 3.000 „	860 „	2
IV. „	E	„ „ 2.000 „	780 „	2
V. „	F	„ „ 1.500 „	660 „	2
VI. „	G	„ „ 1.100 „	420 „	1
VII. „	H	„ „ 750 „	350 „	1
„ „	I	„ „ 500 „	dowolna	1
„ „	J	„ „ 350 „	„	1

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną Samochody będą ważone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z któremi wyruszą, bez materjałów pędnych, wody, narzędzi, kół i części zapasowych. Waga podana w żadnym wypadku nie będzie mogła być uzupełnianą przez jakikolwiek balast.

§ 5. *Warunki dla kategorji samochodów sportowych.*

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom szczegółowym, zawartym w aneksie C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.:

a) Karoserja.

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć szerokość 40 cm. minimum, miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm. szerokości minimum (przepisy szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

b) Błotniki.

Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej $^1/_3$ obwodu koła; szerokość błotników minimalna 20 cm., dla samochodów klasy A—F i 15 cm., dla samochodów klasy G. H. I. J. W razie, gdyby błotniki pokryte były w całości lub części przez części składowe karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) Buda.

Wysokość minimalna budy dla wszystkich wozów winna wynosić przynajmniej 0,80 m. ponad poduszkę siedzenia tylnego, na którą nie będzie wywierany żaden ucisk. (Przepisy szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

d) Rozrusznik.

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe. Każdy inny sposób jest zakazany.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koła zapas.

Wszystkie samochody sportowe winny być zaopatrzone:

1) w sygnały, odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej,
2) w lusterko wsteczne,
3) w tłumik skutecznie działający,
4) w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f) Instalacja oświetlenia.

Samochody winny posiadać również:

Instalację oświetlenia, zdolną do działania i odpowiadającą przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 6. *Obsada samochodu.*

Obsada samochodu wyścigowego lub sportowego winna się składać z minimalnej ilości pasażerów, przewidzianej w tabelach § 4. Osoby uczestniczące w wyścigu, jako pasażerowie muszą mieć ukończonych lat 18, oraz wagę minimalną 60 kg. Miejsca nieobsadzone winny być zastąpione balastem (worek z piaskiem) 60 kg. Przygotowanie balastu należy do kierowcy wozu.

§ 7. *Zgłoszenia.*

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 10 sierpnia 1928 r., do godz. 18-tej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego w Krakowie, przy ul. św. Jana 11.

Wpisowe dla kategorji I-ej wynosi Zł. 100.—
" " " II-ej " 75.—

Zgłoszenia po dniu 10 sierpnia 1928 uwzględniane będą najpóźniej do dnia 17 sierpnia, do godz. 18-ej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane, o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszenia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Lista zgłoszeń zostaje zamknięta dnia 17 sierpnia 1928 r., o godz. 18-ej.

W razie przekroczenia liczby 50 zgłoszeń, lista zgłoszeń może być zamknięta i przed powyżej podanemi terminami.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Po odbyciu wszelkich oficjalnych biegów, Komisarze Sportowi będą mogli, według swego uznania dopuścić samochody do jazdy poza konkursem, za opłatą wpisowego o 100% wyższego od zasadniczych opłat.

§ 8. *Ubezpieczenia.*

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu, winni posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną na wyścig jak i na trening:

na odpowiedzialność cywilną:
Zł. 10.000.— od zranionej lub zabitej osoby,
" 40.000.— od zbiorowego wypadku,
" 2.000.— od uszkodzenia cudzej własności
Kierowca z obsadą:
Zł. 10.000.— od zranionej lub zabitej osoby,
" 30.000.— na wypadek trwałej niezdolności do pracy,
" 20.— dziennego odszkodowania.

Stawki powyższe są uważane jako minimalne.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu, jak i dla osób trzecich. K. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody, spowodowane tak podczas wyścigu jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek, w myśl obowiązujących ustaw.

§ 9. *Trening.*

Trening odbywać się będzie przy zamkniętej szosie w dniach 15 do 18 sierpnia 1928 r. włącznie. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową, wydaną przez Sekretarjat K. K. A., względnie jego ekspozyturę w Zakopanem. Uczestnicy obowiązani będą okazać kartę treningową na każde żąda-

nie władz K. K. A. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony. Na karcie treningowej podane będą godziny oraz warunki, obowiązujące podczas treningu.

§ 10. *Licencje.*

Kierowcy, oraz zawodnicy muszą posiadać Międzynarodową Licencję Sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. Podania o licencje sportowe należy składać w Sekretarjacie K. K. A. na przepisanych formularzach, dołączając odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu. Zawodnicy, będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe, t. j. dla kierowcy i zawodnika.

§ 11. *Jednorazowy udział samochodu.*

Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

§ 12. *Zgłoszenia na starcie.*

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone dnia 19 sierpnia do godz. 10-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce klm. 21. Zawodnicy muszą się stawić najpóźniej do godz. 12-tej na starcie. Przybywające samochody oraz zawodnicy zgłoszą się u startera, który ustawi samochody w porządku startu. Kolejności tej im opuścić więcej nie wolno. Dostęp do samochodów mieć będą wyłącznie kierowcy, starter, kierownictwo wyścigu i komisarze sportowi. Każdy samochód otrzyma numer, który winien zachować przez cały czas wyścigu, a po ukończeniu wyścigu winien zwrócić Sekretarjatowi K. K. A.

§ 13. *Start.*

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedyńczo i w odstępach czasu, ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linji kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie zawodnika.

§ 14. *Chronometraż.*

Samochody będą chronometrowane według regulaminu Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

§ 15. *Po przybyciu do mety.*

Po przybyciu do mety należy ustawić samochód na miejscu wskazanem przez kierownictwo wyścigu Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu, badać będzie Komisja techniczna balast przepisany. Brak balastu, zgubienie tegoż lub rozmyślne rozbicie, pociąga za sobą wykluczenie. Komisarze techniczni będą mogli zbadać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

§ 16. *Sankcje.*

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie komisarzy sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom.

Każdy z uczestników winien się bezwzględnie podporządkować wszelkim zarządzeniom kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w § 183 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C.R.

§ 17. *Klasyfikacja.*

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnego czasu. W razie braku conajmniej dwóch zawodników poszczególnej kategorji, klasyfikacja, oraz rozegranie nagród odbędzie się tylko w wypadku, gdy zawodnik osiągnie maksymalny czas, przewidziany w poniższej tabeli:

I. kategorja samochody wyścigowe:	Czasy maksymalne:
Klasa A. B	min. 7,30
„ C	„ 8,00
„ D	„ 8,30
„ E	„ 9,00
„ F	„ 9,30
„ G	„ 10,00
„ H. I. J.	„ 11,00

II. kategorja samochody sportowe:	Czasy maksymalne:
Klasa A. B	min. 8,30
„ C	„ 9,00
„ D	„ 9,30
„ E	„ 10,00
„ F	„ 10,00
„ G	„ 12,00
„ H. I. J.	„ 13,30

Osiągnięte bezwzględnie czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Decyzja Komisarzy Sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

§ 18. *Regulaminy nagród.*

Wielka „Nagroda Tatr" przyznana będzie kierowcy, który uzyska najlepszy czas, bez względu na kategorję.

Regulaminy nagród przechodnich z r. 1927, oraz nagród stałych będą ogłoszone osobno.

§ 19. *Plakiety.*

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe, bez względu na osiągnięte wyniki.

§ 20. *Protesty i zażalenia.*

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie i kierować je do komisarzy sportowych przez kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jakoteż kilometrażu i trasy, muszą wpłynąć do K. K. A. najpóźniej do dnia 17 sierpnia 1928, godz. 12-tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu winny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do Komisarzy sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretarjatu K. K. A. najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości Zł. 100.—, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

§ 21.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów, ogłoszą Komisarze Sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia.

Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§ 22. *Uzupełnienie, oraz interpretacja regulaminu.*

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

REGULAMIN WIELKIEJ NAGRODY TATR.

Art. I.

Nagroda nosi Nazwę Wielkiej Nagrody Tatr.

Art. II.

Nagroda będzie rozgrywana corocznie w ramach Wyścigu Tatrzańskiego, organizowanego przez K. K. A.

Art. III.

O nagrodę mogą się ubiegać samochody wyścigowe i sportowe.

Art. IV.

Ocena wyniku nastąpi zgodnie z regulaminem Wyścigu Tatrzańskiego.

Art. V.

Nagrodę zdobędzie jeden z zawodników wymienionych w art. III, który osiągnie najlepszy bezwzględnie czas dnia.

Art. VI.

„Wielka Nagroda Tatr", jest nagrodą przechodnią, która po kolejno trzykrotnem zdobyciu przechodzi na własność zawodnika.

Art. VII.

Aż do ostatecznego zdobycia „Wielka Nagroda Tatr" będzie przechowywana w Krakowskim Klubie Automobilowym.

Art. VIII.

Nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie umieszczone na nagrodzie.

Art. IX.

Co rok, zawodnikom, którzy zdobędą powyższą nagrodę, K. K. A. wyda dyplom a ich kierowcom honorową plakietę.

Art. X.

Zmiany w niniejszym regulaminie może przeprowadzić Komisja Sportowa K. K. A.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, telefon 3-73, 34-29, 48-48. Godziny biurowe od godz. 17-ej do 19-ej

Komunikat L. 4 Komisji Sportowej M. K. A.

Punkt 1. Wybór wiceprzewodniczącego kom. sport. i komandora imprez. Uchwałą Komisji Sportowej z dnia 4-go lipca br. zostali wybrani na wiceprzewodniczącego Komisji Sportowej inż. Mieczysław Teodorowicz, na komandora imprez sportowych inż. Rubczyński.

Punkt 2. Kooptacja członków do Kom. Sportowej. Do zorganizowania, zbliżających się imprez sportowych uchwaliła Komisja Sportowa zaprosić i kooptować do współpracy następujących członków PP. Prof. Ostrowskiego, hr. Chodkiewicza, inż. Lisowskiego, dyr. Kremera, dyr. Powidzkiego, dr. Faliszewskiego, dr. Prauna, Cieńskiego Ludomira, Waydowskiego, inż. Weissa, Skolimowskiego, Sulimirskiego, Kaplińskiego, inż. Juhrego, Baczewskiego, dyr. Orzechowskiego, hr. Zaleskiego, Horodyskiego Kornela, Kellermana, Sadowskiego, Uwierę, Sommersteina, hr. Romera, Nowickiego i Adamskiego.

Punkt 3. Zjazd Gwiaździsty do Lwowa. Dnia 8-go września 1928 r. odbędzie się Zjazd Gwiaździsty do Lwowa. Na polecenie Komisji Sportowej A. P. uległ regulamin tego zjazdu, który był już opracowany, zmianie, a to w kierunku ułatwienia. Jako zasadę postanowiono, że każdy uczestnik zjazdu musi przebyć dnia 8-go września minimum 300 km. a przybyć do parku między godz. 15-tą a 17-tą. Chyżość i obranie drogi dowolne, byleby tylko był stwierdzony czas startu i przebycie conajmniej 300 km. bez powtarzania tej samej drogi. Uczestnicy Zjazdu otrzymują pamiątkowe plakiety.

Punkt 4. Raid M. K.A. Komisja Sportowa uchwaliła urządzić wewnętrznoklubowy Raid celem poznania względnie wypróbowania tak maszyn naszych członków, jak i zaprawienia sportowego kierowców do przyszłych większych imprez sportowych. Trasa biegnąć będzie ze Lwowa przez Jaworów, Radymno, Przemyśl, Krzywcza, Dubiecko, Domaradz, Miejsce Piastowe do Rymanowa Zdroju (około 225 klm.).

Dnia tego odbędzie się koło Krzywczy próba szybkości górskiej.

Drugiego dnia trasa biedz będzie z Rymanowa przez Sanok, Tyrawa Wołoska, Bircza, Przemyśl, Chyrów, Sambor, Drohobycz, Stryj, Dolina, Kałusz, Wojniłów, Siwka, Żurawno, Pasieczna, Mikołajów do Lwowa (około 395.5 klm.).

Regulamin Raidu szczegółowy będzie podany w najbliższym czasie.

Dla orjentacji Kom. Sportowej uprasza się i zachęca do jaknajszybszego i najliczniejszego zgłaszania się narazie nieoficjalnie i nieobowiązująco na załączonej kartce korespondencyjnej z podaniem maszyny i typu, a to dla ułatwienia organizacji i szcze-

gółowego opracowania regulaminu Raidu i regulaminu nagród.

Punkt 5. Wycieczka do Truskawca. Dnia 20-go czerwca odbyła się wycieczka klubowa do Truskawca dla spotkania się z Międzynarodowym Raidem A. P., przechodzącym dnia tego przez terytorjum naszego klubu. W wycieczce wzięło udział 15 maszyn klubowych.

Punkt 6. Sprostowanie. W komunikacie Kom. Sportowej l. 3, zaszła w punkcie 3-im pomyłka druku, a mianowicie ma być nie „Stanisław hr. Mycielski" tylko „Franciszek hr. Mycielski".

Za Komisję Sportową M. K. A.

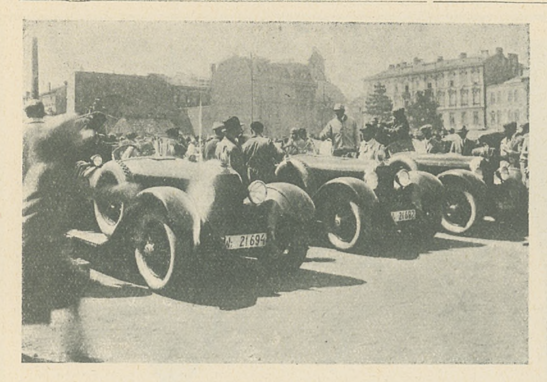
Sekretarz: *(—) Franciszek Hulimka*

Przewodniczący: *(—) Inż. Władysław Rubczyński*

URZĘDOWE

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu czerwcu 1928 roku według marek fabrycznych.

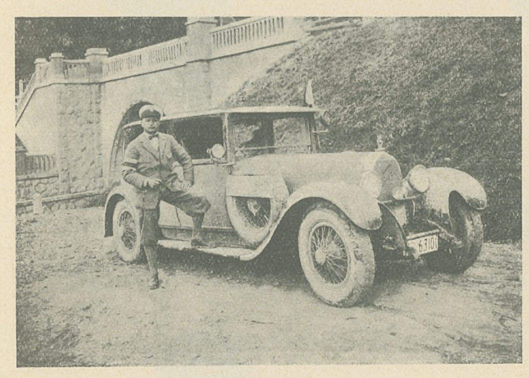
Nr. porz.	MARKA FABRYCZNA	Ilość: Osobowe: użyteczności wł.	Osobowe: dorożek	autobusów	ciężarowych	specjal.	motocykli	Razem
1	Austro-Daimler	5	—	—	—	—	—	5
2	Berliet	—	2	—	3	—	—	5
3	Bianchi	—	—	—	—	—	4	4
4	B. S. A.	—	—	—	—	—	3	3
5	Buick	1	—	—	—	—	—	1
6	Chevrolet	8	14	—	9	—	—	31
7	Chrysler	5	—	—	—	—	—	5
8	Citroën	6	2	—	—	—	—	8
9	Clayton	—	—	—	1	—	—	1
10	Delage	1	—	—	—	—	—	1
11	Dodge	3	—	—	—	1	—	4
12	Falcon Knight	1	—	—	—	—	—	1
13	Fiat	8	—	—	—	—	—	8
14	F. N.	—	—	—	—	—	3	3
15	Ford	5	1	—	—	—	—	6
16	Gräf Stift	1	—	—	—	—	—	1
17	Hupmobile	1	—	—	—	—	—	1
18	Indian	—	—	—	—	—	1	1
19	Lancia	—	—	2	—	—	—	2
20	Mercedes Benz	1	—	—	—	—	—	1
21	Metallurgique	1	—	—	—	—	—	1
22	Minerva	1	—	—	—	—	—	1
23	Morris	1	1	—	—	—	—	2
24	Opel	—	2	—	—	—	—	2
25	Overland	3	—	—	—	—	—	3
26	Paige	1	—	—	—	—	—	1
27	Peugeot	—	3	—	—	—	—	3
28	Pierce Arrow	—	—	—	1	—	—	1
29	Renault	—	6	—	1	—	—	7
30	Rex	—	—	—	1	—	—	1
31	Riker	—	—	—	1	—	—	1
32	Rudge	—	—	—	—	—	1	1
33	Rugby	—	2	—	—	—	1	3
34	Steyr	2	—	—	—	—	—	2
35	Studebaker	2	—	—	—	—	—	2
36	Talbot	1	1	—	—	—	—	2
	Razem w czerwcu 1928	58	34	2	17	1	13	125
	do 1.I.28 r.	2188	1925	15	862	8	471	5469
	w styczniu 28 r.	39	63	—	8	2	3	115
	w lutym	25	55	3	12	2	3	100
	w marcu	69	69	1	21	—	7	167
	w kwietniu	73	36	4	23	1	15	152
	w maju	53	49	1	19	1	15	138
	Ogółem do 1.VII.28 r.	2505	2231	26	962	15	527	6266
	Przerej. na Woj. w miesiącach kwietniu, marcu, maju i czerwcu	77	23	1	13	—	10	124
	Pozostało w dn. 1.VII.1928 r.	2428	2208	25	949	15	517	6142



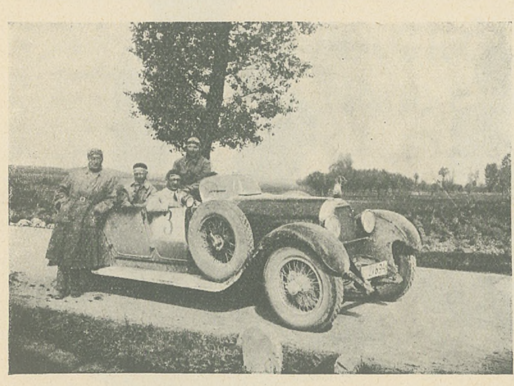


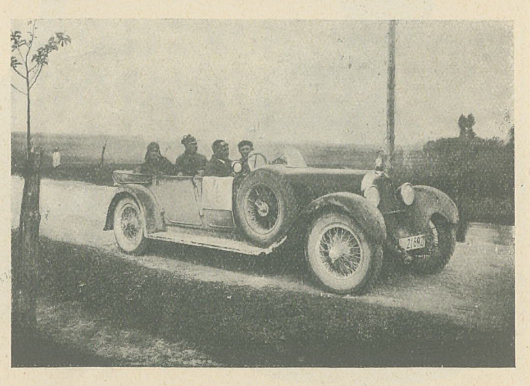












Fragmenty z VII Raidu Międzynarodowego A. P.

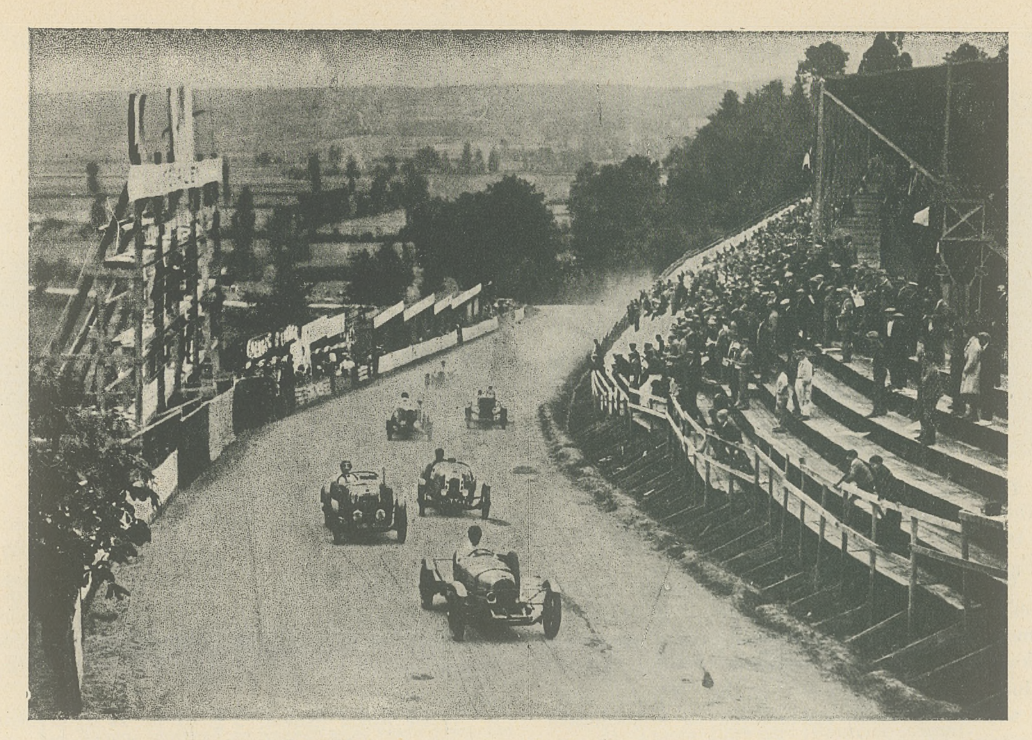
1. Zespół sam. Austro Daimler na starcie w Warszawie. 2. Zespół sam. Renault na starcie w Warszawie. 3. Polskie samochody Stetysz na starcie w Warszawie. 4. Zespół sam. Fiat w Truskawcu. 5. Komandor Regulski przy swej limuzynie Austro Daimler. 6. Szwarcsztein na sam. Bugatti. 7. Potocki na sam. Austro Daimler. 8. Dzierliński na sam. Austro Daimler.

Fot. Majcherski.



Nagrody na VII Raid Międzynarodowy A. P.:

1. Automobilklubu Polski. 2. Ministerstwa Robót Publicznych. 3. Państwowego Monopolu Spirytusowego. 4. Firmy Standard Nobel. 5. Akademickiego Klubu Samochodowego. 6. P. Stefana Fuchsa. 7. P. Janusza Regulskiego. 8. Firmy Karpaty. 9. Automobilklubu Polski.



Grand Prix Francji w Comminges. Przedbieg kategorji 1100 cm³.

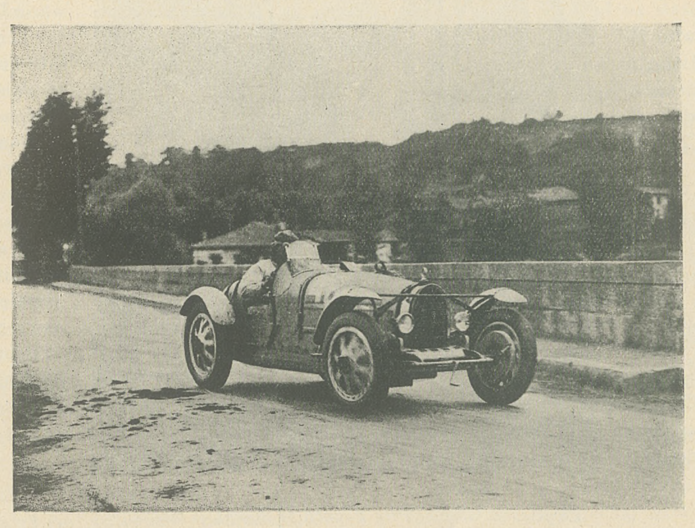
Fot. Meurisse.

Grand Prix Francji

Dziwne koleje przechodził w tym roku wyścig o Grand Prix Automobilklubu Francji. Początkowo miał on być, jak zazwyczaj, zawodami specjalnych samochodów wyścigowych, według obowiązującej obecnie wolnej formuły, jednakże stanowczość konstruktorów francuskich, którzy postanowili nie brać udziału w tym wyścigu, spowodowała odwołanie go jeszcze przed otwarciem listy zgłoszeń. W zamian projektowano urządzić zawody o Nagrodę Komisji Sportowej, których regulamin przewidywał ograniczenie spożycia benzyny, niestety jednak i do tego wyścigu zgłoszono niedostateczną ilość samochodów.

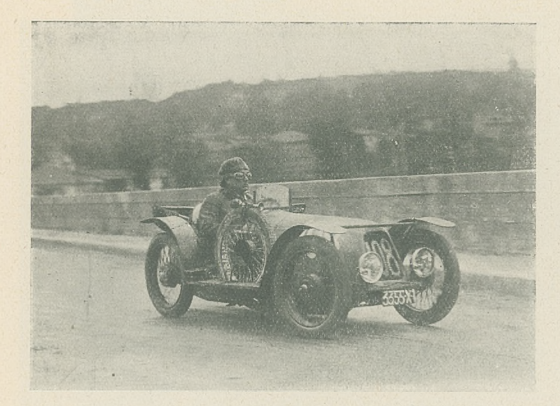
Automobilklub Francji postanowił wówczas zorganizować wyścig dla samochodów sportowych, którydy był dostępny dla wszystkich kierowców, nie wyłączając amatorów. Do tego wyścigu zapisano równo 50 samochodów, a więc cyfrę zupełnie wystarczającą, aby zapewnić zawodom pierwszorzędny sukces sportowy.

Niestety z tej pokaźnej liczby zgłoszonych stanęło do startu w dniu 1 lipca tylko 28 współzawodników. To też klasyczna impreza Automobilklubu Francji miała w tym roku charakter zupełnie przeciętnego wyścigu, jakich dziesiątki widzi się w ciągu każdego sezonu sportowego. Fatalna organizacja popsuła sprawę do reszty, przeistaczając wyścig w jakąś parodję Grand Prix.



Grand Prix Francji. Zwycięzca Williams na samochodzie Bugatti.

Fot. Meurisse.



Grand Prix Francji w Comminges. De Rovin na samochodzie Rovin.

Fot. Meurisse.



Grand Prix Francji w Comminges. Brisson na samochodzie Stutz.

Fot. Meurisse.

Wyścig, rozegrany na obwodzie szosowym w Comminges, składał się z przedbiegów, dostępnych dla samochodów jednej kategorji oraz z finału dla wozów zakwalifikowanych z przedbiegów. Finał urządzono naturalnie w formie handicapu, aby wyrównać szanse współzawodników, startujących na samochodach o różnym litrażu.

Przedbiegi, rozegrane na dystansie 263 klm. w 10 okrążeniach toru, przyniosły rezultaty następujące:

Kat. pow. 3000 cm³: 1) Brisson (Stutz) 2 g. 30 m. 16,4 s., szybkość średnia na godzinę 105 klm.; 2) de Vere (Chrysler) 2 g. 30 m. 39,4 s.; 3) Stoffel (Chrysler) 2 g. 32 m. 06,6 s.; 4) Bouriat (Peugeot).

Kat. do 3000 cm³: 1) Drouet (Bugatti) 2 g. 16 m. 31,2 s., szybkość średnia na godzinę 115.587 klm.; 2) Williams (Bugatti) 2 g. 20 m. 42,2 s.

Kat. 1500 cm³: 1) Sabipa (Bugatti) 2 g. 59 m. 02,8 s.

Kat. 1100 cm³: 1) Casse (Salmson) 2 g. 38 m. 39,4 s., szybkość średnia na godzinę 99.460 klm.; 2) Rousseau (Salmson) 2 g. 39 m. 49,8 s.; 3) Guy (Lombard) 2 g. 43 m. 18,6 s.; 4) Rigal (Aries) 2 g. 43 m. 39,4 s.; 5) Desvaux (Lombard) 2 g. 48 m. 40 s.; 6) Simas (d'Yrsan) 2 g. 49 m. 01,2 s.

Pozatem, odbył się jeszcze bieg samochodów o pojemności 750 cm³, które nie startowały w finale, jako zasadniczy dla nich wyścig o Grand Prix. Dał on wyniki następujące:

1) De Rovin (Rovin) 3 g. 07 m. 29 s., szybkość średnia na godzinę 84.167 klm.; 2) Siran (d'Yrsan); 3) Violet (Violet).

Do finału, rozegranego, tak jak i przebiegi, na dystansie 263 klm. w 10 okrążeniach toru, stanęło 11 samochodów. Scratchmanem był Williams na Bugatti, który najsłabszym samochodom dawał przeszło 32 minuty wyrównania. Pomimo tak trudnych warunków handicapu, świetny ten kierowca nie stracił ducha, lecz jadąc od pierwszego do ostatniego okrążenia z fantastyczną szybkością, zdystansował swych konkurentów i pierwszy przybył do celu w czasie rzeczywistym 1 g. 55 m. 32,8 s., z szybkością średnią 136.568 klm/g. Drugie miejsce zajął Rousseau na Salmson, trzecie Brisson na Stutz, czwarte Desvaux na Lombard, piąte Casse na Salmson i szóste Stoffel na Chrysler.

Mak.



Zwycięzca Grand Prix Francji Williams, w otoczeniu p. Perousse Prezesa Komisji Sportowej i p. de Rohan Prezesa Automobilklubu Francji.

Konkurs wytrzymałości w Mans

Na sławnym torze szosowym w Le Mans we Francji rozgrywane są co roku największe na świecie zawody automobilowe w jeździe dwudziestoczterogodzinnej. Zdobyły one sobie sławę najpoważniejszego konkursu wytrzymałości ze względu na swój niezwykle trudny regulamin.

Fabryka samochodów, która pragnie zdobyć puhar firmy Rudge Whitworth, będący główną nagrodą w tym konkursie, musi nie raz ale dwa razy w ciągu dwóch lat poddać swe wozy trudnej próbie wytrzymałości. W praktyce przeprowadzone jest to w ten sposób, że każdorazowo konkurs składa się z dwu rozgrywek: finałowej, która poddaje ostatecznej próbie samochody zakwalifikowane z roku poprzedzającego i eliminacyjnej, która nową ilość samochodów kwalifikuje do przyszłorocznego finału. W ten sposób stwarza się nieprzerwany łańcuch imprez, przez co zainteresowanie konkursem utrzymuje się stale na jednakowym poziomie.

Tegoroczny, szósty z rzędu, konkurs wytrzymałości w Mans, zorganizowany w dniach 16 i 17 czerwca, był znowu imprezą ze wszech miar rekordową. Do startu stanęły 33 samochody, w czem było 16 wozów francuskich i 17 zagranicznych. Fabryki francuskie wykazały w tym roku bardzo słabe zainteresowanie konkursem i reprezentowane były niemal wyłącznie w klasie lżejszych samochodów. Natomiast przemysł angielski, któremu zależy bardzo na rynku francuskim oraz firmy amerykańskie, nie pomijające żadnej okazji wykazania swych postępów konstrukcyjnych na terenie europejskim, zjawiły się na starcie bardzo licznie. I w rezultacie szósty konkurs wytrzymałości w Mans stał się pojedynkiem angielsko-amerykańskim.

W zawodach tegorocznych zarzucony został przepis, iż przez pierwsze dwadzieścia okrążeń samochody jechać muszą z podniesioną budą. Temniemniej pozostawiony został dotychczasowy system startowania. W dniu 16 czerwca przed godziną czwartą po południu samochody ustawiono po prawej stronie szosy, nieco ukośnie do kierunku jazdy, a kierowcy stanęli rzędem po lewej stronie, każdy naprzeciwko swego wozu. Na sygnał startu, dany punktualnie o godzinie 4, kierowcy pędem biegli do wozów, rozruszali silnik starterem i wyruszali w drogę.

Przez cały czas trwania konkursu każdy samochód prowadziło na zmianę dwóch kierowców, z których każdorazowo tylko jeden mógł się zajmować kierowaniem wozu i ewentualnemi reperacjami. Dokładna lista uczestników konkursu przedstawia się następująco:

1. Stutz 4888 cm³ (Brisson—Bloch).
2. Bentley 4393 cm³ (Clement—Benjafield).
3. Bentley 4392 cm³ (Birkin—Chassagne).
4. Bentley 4391 cm³ (Barnato—Rubin).
5. Chrysler 4099 cm³ (de Vere—Chiron).
6. Chrysler 4083 cm³ (Ledure—Zehender).
7. Chrysler 4083 cm³ (bracia Ghica).
8. Chrysler 4076 cm³ (Stoffel—Rossignol).
9. Aries 2957 cm³ (Laly—Rigal).
12. Itala 1991 cm³ (R. Benoist—Dauvergne).
14. Itala 1991 cm³ (Sabipa—Christian).
15. Lagonda 1954 cm³ (Samuelson—King).
16. Lagonda 1954 cm³ (Erlanger—Hawkes).
18. Lagonda 1954 cm³ (Gallop—Hayes).
19. S. A. R. A. 1806 cm³ (Duval—Mottet).
20. S. A. R. A. 1806 cm³ (Moret—Lecureul).
21. Alphi 1500 cm³ (Costier—Rochefoucauld).
24. S. C. A. P. 1493 cm³ (Guibert—Lefevre).
25 Aston Martin 1492 cm³ (Bertelli—Eyston).
26. Aston Martin 1491 cm³ (Bezzan—Paul).
27. Alvis 1482 cm³ (Harvey—Purdy).
28. Alvis 1481 cm³ (Davis—Dykes).
29. Tracta 1481 cm³ (M. Benoist—Balard).
30. Salmson 1426 cm³ (Hasley—Perrot).
31. Tracta 1099 cm³ (Bourcier—Sena).
32. B. N. C. 1099 cm³ (Doré—Treunet).
35. Salmson 1095 cm³ (Casse—Rousseau).
36. E. H. P. 1094 cm³ (Bouriat—Bussienne).
37. Lombard 1093 cm³ (Desvaux—Goutte).
39. S. C. A. P. 1097 cm³ (Lemesle—Godard).
40. Aries 1086 cm³ (Duray—Delano).
41. Aries 1086 cm³ (Gabriel—Paris).
42. Tracta 1085 cm³ (Gregoire—Wallon).

Natychmiast po starcie prowadzenie biegu objęła ekipa trzech angielskich samochodów Bentley, przyczem na czele idzie wóz Nr. 3. Samochód Lagonda Nr. 15 pozostał na starcie i wyruszył dopiero w drugiem okrążeniu. Wkrótce po rozpoczęciu biegu wycofał się samochód Aries Nr. 9 a po nim Chrysler Nr. 6 z powodu uszkodzenia chłodnicy.

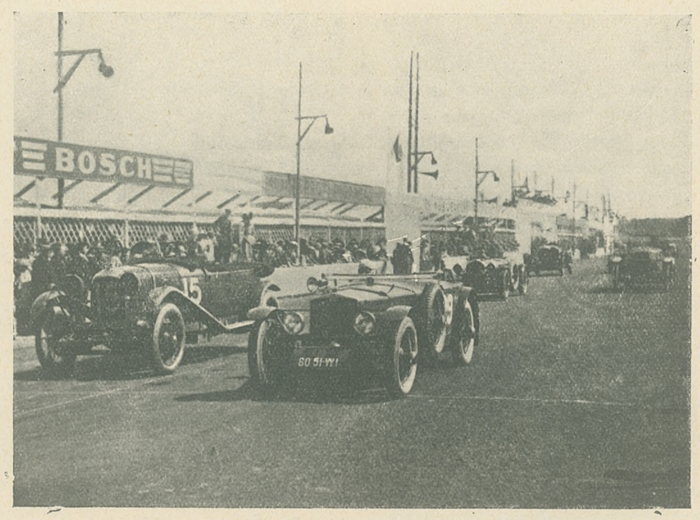
W ciągu pierwszej godziny sześć okrążeń toru czyli 103,5 klm. przebyły następujące wozy: Stutz Nr. 1, Bentley Nr. 2, Bentley Nr. 3, Bentley Nr. 4, Chrysler Nr. 5, Chrysler Nr. 7, Chrysler Nr. 8, Lagonda Nr. 15 i Lagonda Nr. 18.

W jedenastem okrążeniu samochód Stutz Nr. 1 bije rekord okrążenia toru (17 klm. 262 m.) pokrywając je w czasie 8 m. 28 s. z szybkością 122.329 klm/g. Lecz już wkrótce potem Bentley Nr. 3 obniża rekord na 8 m. 25 s. z szybkością 123.558 klm/g.

Około godziny 6 po południu samochód Lagonda Nr. 15 wpadł na zakręcie do rowu. Idący w tyle drugi samochód Lagonda Nr. 16 zderzył się z nim, skutkiem czego wóz Nr. 15 musiał zrezygnować z dalszej jazdy a Nr. 16 pojechał dalej z poważnem opóźnieniem.

W ciągu dwóch godzin jazdy 13 okrążeń czyli 224,5 klm. przebyły samochody: Stutz Nr. 1, Bentley Nr. 2, Bentley Nr. 3 i Bentley Nr. 4. Po 12 okrążeń mają: Chrysler Nr. 7, Chrysler Nr. 8, Itala Nr. 12 i Lagonda Nr. 18.

Około godziny 8 wieczorem Bentley Nr. 3, który szedł dotychczas na czele, był zmuszony zatrzymać się z powodu uszkodzenia, skutkiem czego na pierwsze miejsce wyszedł Stutz Nr. 1.

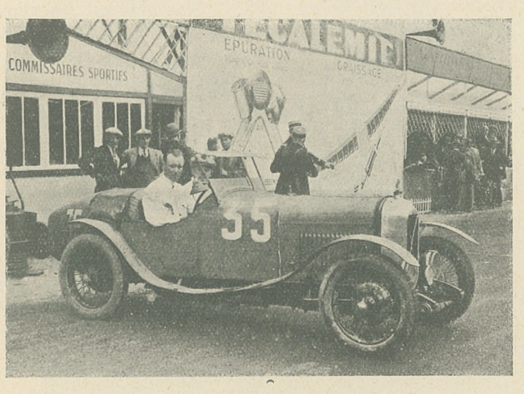


Konkurs wytrzymałości w Mans. Start.

Odtąd samochód amerykański prowadzi bieg przez czas dłuższy, jadąc z przeciętną szybkością 112 klm/g. W ciągu siedmiu godzin przebył on 45 okrążeń, podczas gdy po 44 okrążenia mają Bentley Nr. 4 i Chrysler Nr. 5. Dalej Bentley Nr. 2 ma 43 koła, Chrysler Nr. 8 — 42 koła, Chrysler Nr. 7—41, Itala Nr. 12—40 etc.

Dopiero w okrążeniu 63 wóz amerykański zostaje wyminięty przez samochód Bentley Nr. 4, który prowadzi odtąd nieprzerwanie aż do końca zawodów.

Do połowy biegu wycofują się z konkursu następujące wozy: Lagonda Nr. 18, Salmson Nr. 30, Chrysler Nr. 5, Itala Nr. 14, Alphi Nr. 21, Aston Martin Nr. 25, Aries Nr. 40 i Aries Nr. 41. Pozatem po dwunastu godzinach jazdy wyeliminowany został samochód S. A. R. A. Nr. 20, który w ciągu tego czasu nie przebył minimalnego dystansu przewidzianego regulaminem. Wobec tego o godzinie 4 rano pozostało na torze już tylko 21 samochodów.



Konkurs wytrzymałości w Mans. Casse i Rousseau na samochodzie Salmson.

Na czele idzie Bentley Nr. 4, który przebył 77 okrążeń. Dalej Stutz Nr. 1 ma 76 okrążeń, Chrysler Nr. 8 — 71, Bentley Nr. 2 — 69, Chrysler Nr. 7 i Itala Nr. 12 — 67 etc.

W setnem okrążeniu Bentley Nr. 4 bije rekord toru w czasie 8 m. 19 s., lecz już w następnem kole robi 8 m. 18 s., a w 103 — 8 m. 17 s. Odpowiada to szybkości 125.036 klm/g.

Samochód Aston Martin Nr. 26 wycofuje się, a wkrótce po nim Bentley Nr. 2.

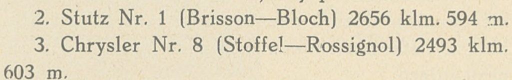
Po 18 godzinach biegu Bentley Nr. 4 i Stutz Nr. 1 mają zrobione po 116 okrążeń. O dziesięć okrążeń w tyle znajduje się Chrysler Nr. 8.

Wkrótce potem rozpoczyna się już gorączka finiszowa. Bentley Nr. 4 i Stutz Nr. 1 toczą ze sobą zaciekłą walkę o pierwsze miejsce, podczas gdy idące o kilka okrążeń w tyle samochody Chrysler Nr. 8 i 7 odpierają z powodzeniem ataki samochodu Bentley Nr. 3. Wóz ten reperował się przez trzy godziny i pomimo to, jadąc niezmiernie szybko, potrafił odrobić opóźnienie, wychodząc na piąte miejsce. O szybkości tej maszyny może dać pojęcie fakt, iż pobiła ona rekord okrążenia toru w fenomenalnym czasie 8 m. 7 sek., z szybkością średnią 127.342 klm/g.

Około godziny trzeciej po południu samochód Bentley Nr. 4, idący ciągle na czele, bije rekord światowy dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie, ustanowiony na tym samym torze w roku 1926 przez samochód Lorraine Dietrich. Rekord ten wynosił 2552 klm. 414 m (szybkość średnia na godzinę 106.350 klm.).

Przed końcem biegu wycofały się jeszcze dwa samochody S. C. A. P. Nr. 24 i 39, wobec czego do celu doszło 17 maszyn w następującym porządku:

1. Bentley Nr. 4 (Barnato—Rubin) 2669 klm. 272 m., szybkość średnia na godzinę 111 klm. 219 m., nowy rekord światowy dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie.



2. Stutz Nr. 1 (Brisson—Bloch) 2656 klm. 594 m.
3. Chrysler Nr. 8 (Stoffel—Rossignol) 2493 klm. 603 m.
4. Chrysler Nr. 7 (bracia Ghica) 2412 klm. 187 m.
5. Bentley Nr. 3 (Birkin—Chassagne) 2335 klm. 351 m.

6. Alvis Nr. 27 (Harvey—Purdy) 2286 klm. 382 m.

7. B. N. C. Nr. 32 (Doré—Treunet) 2270 klm. 066 m.

8. Itala Nr. 12 (R. Benoist— Dauvergne) 2258 klm 171 m.

9. Alvis Nr. 28 (Davies—Dykes) 2248 klm. 016 m.

10. Salmson Nr. 35 (Casse—Rousseau) 2208 klm. 444 m.

11. Lagonda Nr. 16 (Erlanger—Hawkes) 2178 klm 259 m.

12. Tracta Nr. 29 (M.Benoist—Balard) 2060 klm. 455 m.

13. Lombard Nr. 37 (Desvaux—Goutte) 2016 klm. 707 m.

14. E. H. P. Nr. 36 (Bouriat—Bussienne) 1196 klm. 891 m.

15. S. A. R. A. Nr. 19 (Duval—Mottet) 1974 klm. 190 m.

16. Tracta Nr. 31 (Bourcier—Sena) 1905 klm. 147 m.

17. Tracta Nr. 42 (Gregoire—Wallon) 1870 klm. 739 m.

Wszystkie powyższe samochody zakwalifikowane zostały do przyszłorocznego finału Piątej Nagrody Dwuletniej firmy Rudge Whitworth.

Co się tyczy Czwartej Nagrody Dwuletniej, której finał rozegrany został w tegorocznym konkursie, to o nagrodę tę ubiegały się następujące samochody zakwalifikowane z roku 1927: Bentley Nr. 2, Salmson Nr. 30, Salmson Nr. 35, S. C. A. P. Nr. 24, S. C. A. P. Nr. 39, E. H. P. Nr. 36, S. A. R. A. Nr. 19 i Tracta Nr. 42. Wynik finałowej rozgrywki obliczony został na punkty według wzoru, uwzględniającego różnorodność litraży konkurujących samochodów i w rezultacie Czwarta Nagroda Dwuletnia przyznaną została samochodowi Salmson Nr. 35, który otrzymał 1.300 punktów. Drugie miejsce w klasyfikacji tej nagrody zdobył samochód E. H. P. Nr. 36, a trzecie miejsce Tracta Nr. 42.

Konkurs wytrzymałości w Mans. Samochód Bentley pobił światowy rekord dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie z szybkością średnią 111 klm/g.

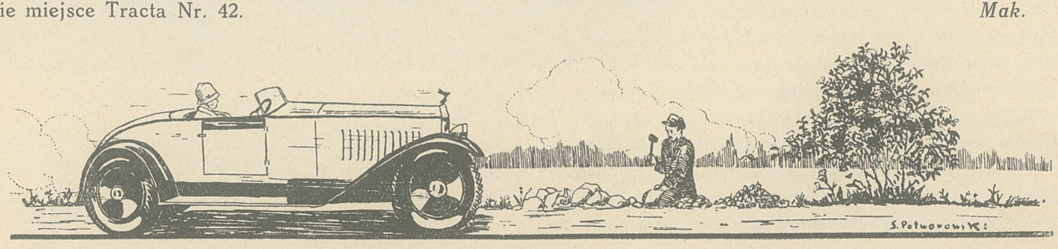
Rezultaty tegorocznego konkursu wytrzymałości w Mans są niezmiernie interesujące z punktu widzenia nietylko sportowego ale i technicznego. Pominąwszy już bowiem fakt pobicia światowego rekordu dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie, który wynagrodził angielskiej firmie Bentley jej sportowe wysiłki i dał wspaniałe świadectwo wysokiej wartości jej wozów, w zawodach tych uwidocznił się ogromny postęp, jakiego dokonała w ostatnich latach amerykańska technika samochodowa. Jeszcze przed niedawnym czasem było nie do pomyślenia, aby samochód amerykański mógł w wyścigu szosowym stawić czoła maszynie europejskiej, a dziś Stutz stanowił dla świetnego Bentleya zupełnie równorzędnego przeciwnika i ukończył konkurs na drugiem miejscu, przewyższając również poprzedni rekord jazdy dwudziestoczterogodzinnej.

Równie pięknym jest rezultat amerykańskich samochodów Chrysler, które zajęły trzecie i czwarte miejsce. Wozy te wyróżniały się niezwykłą cichością biegu, gdyż były to maszyny turystyczne, ściśle seryjne, tak co do podwozia jak i karoserji, w odróżnieniu od wszystkich pozostałych wozów, które należały do typu sportowego. Mimo tak oczywistej różnicy na swoją niekorzyść, samochody Chrysler osiągnęły rezultat wspaniały, wykazując szybkości przeciętne ponad 100 klm/g.

Z pośród małych samochodów najpiękniejsze wyniki uzyskał B. N. C. Nr. 32, który został klasyfikowany na siódmem miejscu, jako pierwszy samochód francuski, po przebyciu 2270 klm. 066 m. z szybkością średnią 94.586 klm/g. Wynik ten stanowi rekord międzynarodowy dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie dla kategorji 1100 cm^3 .

Pięć samochodów biorących udział w konkursie, a mianowicie 2 wozy Alvis i 3 Tracta, posiadały napęd na przednie koła. Wszystkie te maszyny doszły do celu w doskonałej formie, co jest bezwątpienia bardzo piękną demonstracją walorów, jakie posiada system napędu na przednie koła.

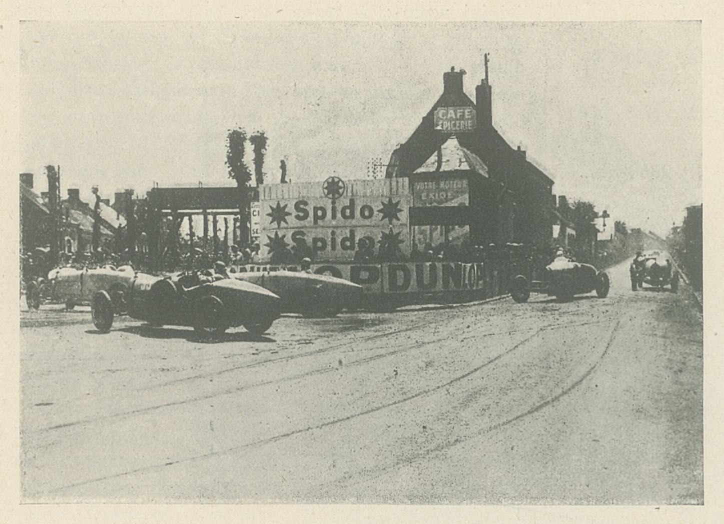
Mak.



Grand Prix Bugatti

1928.

Ogromna popularność, jaką zdobyły sobie samochody Bugatti w szeregach sportowców automobilowych, zachęciła ich konstruktora, słynnego Hektora Bugatti, do zorganizowania zawodów, przeznaczonych



Grand Prix Bugatti. Kilka samochodów na zakręcie.

specjalnie dla posiadaczy samochodów jego marki. Zawody te zakrojone zostały na bardzo szeroką miarę i jako konkurs międzynarodowy wciągnięte były do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego na rok bieżący pod datą 24 czerwca.

Ponieważ zawody były dostępne dla wszystkich samochodów Bugatti, przeto, aby wyrównać szanse maszyn o różnym litrażu, wyścig składał się z przedbiegów dostępnych dla wozów jednej kategorji i z finału, który zgrupował do ostatecznej walki zawodników zakwalifikowanych z przedbiegów. Finał rozegrany został w formie handicapu, którego warunki ułożył znany kierowca wyścigowy Costantini.

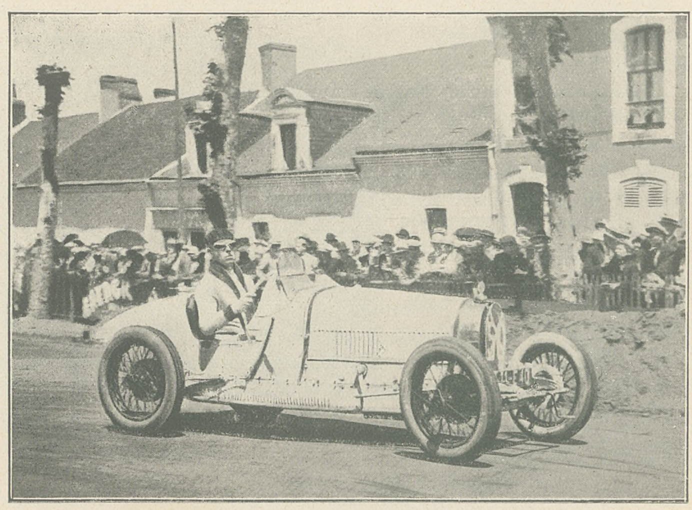
Wyścig spotkał się z dużem zainteresowaniem, które jednakże nie przyniosło spodziewanych owoców. Na starcie zawodów, rozegranych na torze szosowym w Le Mans, stanęło bowiem zaledwie 26 samochodów, co jest cyfrą bardzo niewielką, jeżeli wziąć pod uwagę ogromną liczbę sportowców, jeżdżących na samochodach Bugatti i ich wypróbowany zapał sportowy. Pod tym względem konkurs zawiódł nieco oczekiwania organizatorów. Natomiast wyniki sportowe wyścigów stoją na bardzo wysokim poziomie i są niezmiernie interesujące.

Pierwszy przedbieg zgromadził na starcie 13 samochodów o pojemności cylindrów od 1500 do 2300 cm³. Przedbieg ten wygrał Etancelin na dwulitrowym wozie bez kompresora, pokrywając sześć okrążeń toru czyli 103,6 klm. w czasie 44 m. 3 s. z szybkością średnią 141.234 klm/g. Z pierwszego przebiegu zakwalifikowali się do finału następujący kierowcy: Etancelin, Drouet, Zigrand, Barriere, Zehender, Benjafield, Valcourt i Bret.

W drugim przedbiegu uczestniczyło 13 samochodów, należących do kategorji 1500 cm³. Z tej grupy pierwszy przybył do celu Williams w czasie 48 m. 5,4 s. Oprócz niego zakwalifikowali się do finału Dubonnet, Rigal i Philippi.

Finał, rozegrany w formie handicapu na przestrzeni 276 klm. w 16 okrążeniach toru, przyniósł po zaciętej walce zwycięstwo Dubonneta w czasie 2 g. 13 m. 11 s. z szybkością średnią 124,3 klm/g. Drugim był Philippi w 2 g. 14 m. 41 s., trzecim Zehender w 2 g. 15 m. 33,2 s., a czwartym Williams w 2 g. 15 m. 33,4 s.

Podczas wyścigów pobity został rekord okrążenia toru w Le Mans, a mianowicie w pierwszym przedbiegu kierowca Blancas na dwulitrowej maszynie z kompresorem przebył jedno okrążenie (17 klm. 262 m.) w czasie 6 m. 50 s. z szybkością przeszło 151 klm/g.



Dubonnet, zwycięzca Grand Prix Bugatti.

Mak.



Ogólny widok Salonu samochodowego w Medjolanie.

„Il Salone dell'Automobile"

(Od własnego korespondenta).

Medjolan, w czerwcu.

Na terenie Targów Medjolańskich, we wspaniałym gmachu „Palazzo dello Sport" odbyła się w tym roku w czasie od 17 do 31 maja, bardzo udana wystawa automobilowa, pierwsza w tym gmachu, mająca prawo do nazwy Międzynarodowego Salonu Automobilowego, gdyż za taki została uznana przez Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles.

Losy Wystawy były niepewne: włoskie fabryki samochodów, dotknięte, jak cały przemysł i handel włoski, ciężkim kryzysem, związanym z waloryzacją monety, niechętnie się patrzały na nowy i poważny wydatek, pod wpływem jednak „Il Duce", który pokaz przemysłu samochodowego w ramach Targów medjolańskich, uważał za konieczny, musiały się na to zdecydować i wystąpiły bardzo pokaźnie.

Jak się zdaje, żałować tego nie będą. Aczkolwiek przemysł amerykański liczebnie najlepiej się prezentuje: na 23 wystawców amerykańskich jest 10 włoskich, 6 francuskich, 2 angielskich i jeden belgijski, to jednak włosi zarówno konstrukcją podwozia i odrobieniem karoseryj, jak cenami mogą śmiało walczyć z konkurencją amerykańską, co przy bardzo wysoko stojącym patrjotyzmie i dążeniu do popierania swojskiego przemysłu à tout prix, nie trudno im przyjdzie.

A rynek samochodowy włoski bynajmniej nie jest jeszcze zapełniony. Według niedawno ogłoszonych statystyk urzędowych za rok 1927 — około 100 tysięcy samochodów kursowało po włoskich drogach — tylko o 15% więcej, niż w poprzednim; jak zaś kompetentni twierdzą, normalny przyrost roczny winien wynosić około 40%, dochodząc do cyfry miljona samochodów.

Przejdźmy do wystawy. Olbrzymi gmach Salonu Sportu, składający się z wielkiej eliptycznej sali z piętrem i trzech przylegających do niej parterowych sal, wypełniony został w sposób następujący: elipsa — samochody osobowe, głównie podwozia i karoserje seryjne wielkich marek, na pierwszem piętrze motocykle i akcesorja, w dwóch salach przyległych — karoserje, zaś trzecia — samochody ciężarowe, autobusy i t. d.

Jak widzimy— salon bogato zaopatrzony: od olbrzymich omnibusów na 70 osób do maleńkiej motocykletki. Jednego może tylko brak: poronionych płodów mechanicznych, budowanych dla tych, co spodziewali się, że można kupić samochód prawie za darmo.

Nie znaczy to jednak, aby brak było niedrogich i ekonomicznych voiturettek: francuska Lombard, angielska Austin (której cena w Anglji wynosi 135 funtów) no i Fiat, 509 który sprzedawany tu po 15,700 lir, bije wszystkie inne swoją ceną.

Jednakże voituretki te, o pojemności około jednego litra i poniżej są wyjątkami tylko, toż samo powiedzieć można o czterocylindrowych silnikach większej pojemności. Tendencja do budowy sześciocylindrowych silników zwycięża na całej linji, nie jest to już dziś kwestją mody, tak wszechwładnej pani, nawet w mechanice, ale świetnem rozwiązaniem zagadnienia technicznego, które pociągnęło zresztą za sobą, jako dalszą konsekwencję, budowę ośmiocylindrowych silników przy pojemności powyżej trzech litrów.

Jak należało się spodziewać, w Salonie poważniejszych inowacyj nie znajdujemy. Nadmienić tu trzeba, że fabryki włoskie, za wyjątkiem Fiata, zatrzymały się na swoich typach z roku 1926, co uważają tutaj za dowód doskonałości wyrobów, które nie będąc przez dwa lata doskonalone, są mimo to, według zdania włoskich sfer samochodowych, jeszcze dziś „up to date". Czy ten sposób myślenia jest słuszny — czas pokaże.

Silniki dzisiejsze doszły do takiej doskonałości, że trudno rzeczywiście o poważniejszy w tym kierunku postęp. Pod wpływem Ameryki i wskutek niepomyślnych rezultatów z silnikami o długim skoku, dążenie do zmniejszania pojemności cylindrów zostało wstrzymane. Z walki dwóch systemów: amerykańskiego o wielkiej i europejskiego o możliwie małej pojemności cylindrów, powstał trzeci pośredni, wprowadzony obecnie w obu częściach świata.

Pojedynek między zaworami w głowicy, a zaworami bocznemi jeszcze się nie zakończył, aczkolwiek

przewaga wydaje się być po stronie tych ostatnich. Pozatem silniki stają się coraz więcej do siebie podobne, różniąc się tylko w coraz drobniejszych szczegółach.

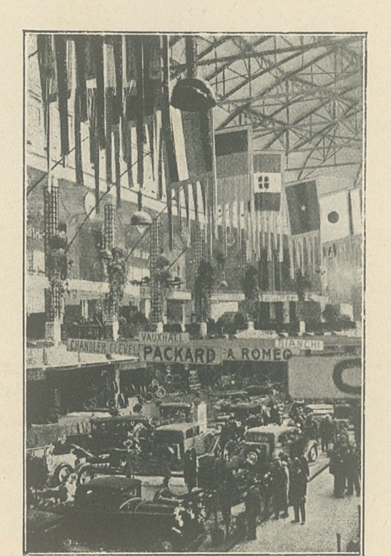
Konstrukcja transmisji jest już prawie klasyczna. Pojedyńcze sprzęgło cierne, wyłożone azbestem, triumfuje na całej prawie linji.

Przy zmianie szybkości napotykamy znowu dwa rozwiązania: amerykańskie z trzema i europejskie z czterema szybkościami. I jedno i drugie ma swoje zarówno wady, jak zalety.

W dziedzinie podwieszenia samochodów nic nowego nie znajdujemy, podkreślić tylko może należy, że amortyzatory przestały już być przedmiotem zbytku, a stały się prawie powszechnie częścią integralną podwozia.

Hamulce, rzecz prosta, również i na przednich kołach, znajdujemy na europejskich podwoziach rządzone przeważnie mechanicznie, za wyjątkiem chyba tylko bardzo luksusowych wozów. Amerykańskie zaopatrzone są w hamulce hydrauliczne, ze sprężonem powietrzem i t. p.

„Amerykanizacja" samochodu daje się najbardziej może odczuwać w budowie karoseryj. Zaokrąglone, poważne linje wozów amerykańskich, ich komfort wewnętrzny i praktyczność przypadły do gustu europejskiej publiczności, co zmusiło fabrykantów Starego Świata do pójścia w ślady Ameryki.



Fragmenty z wystawy medjolańskiej.

Jak nadmieniliśmy wyżej, firmy włoskie nie wystąpiły z nowemi modelami, za wyjątkiem Fiata, którego nowy typ 525 wzbudził ogólne zainteresowanie; posiada on sześciocylindrowy silnik, 82×118 mm, pojemności 3740 cm. sz. i mocy przy 3000 obrotach około 72 MK. Z karoserją zakrytą na 6 osób osiąga z łatwością szybkość 100 km/g. Na stoisku tego największego koncernu włoskiego znajdowały się dwie maszyny tego typu, zaopatrzone w karoserje: „torpedo" i „spyder-cabriolet", o charakterze amerykańskim.

Piękne, choć nie nowe typy, wystawiły pomiędzy innemi, następujące włoskie firmy: Alfa Romeo — sześciocylindrowy, półtoralitrowy 60, Lancia swoją słynną „Lambda" o pojemności 2570 cm sześć., O. M. — typ „Mille Miglia" (tysiąc mil) dwulitrowy, Citroën włoski — swój 10 C, Isotta Fraschini — arcydzieło mechaniki, ośmiocylindrowy typ 8, jedyny, który fabryka ta wyrabia i t. d.

Zagranica, poza Ameryką nie bardzo licznie obesłała wystawę. Z marek amerykańskich napotkaliśmy, znane w Polsce: Hupmobile, Cadillac, Oakland, Studebaker, Chrysler, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile oraz szereg innych. Nowych konstrukcyj nie zauważyliśmy. Charakterystyczne jest, że Ford wystawił swój nowy typ jedynie w dziale samochodów przemysłowych.

Piękne maszyny znajdowały się na stoiskach: Rolls-Royce, Renault, Minerva, Bugatt'. Niemcy, Austrja, Czechosłowacja świeciły nieobecnością.

Dział samochodów przemysłowych był dość ciekawy; tutaj przeważali włosi z sześciu stoiskami na dwa amerykańskie. Ansaldo pokazał kilka bardzo pięknie wykonanych omnibusów, Fiat szereg wozów ciężarowych oraz traktory, Citroën włoski — kamionetki, Lancia przepyszne autobusy luksusowe, Ford kamionetkę i Chevrolet kilka wozów ciężarowych.

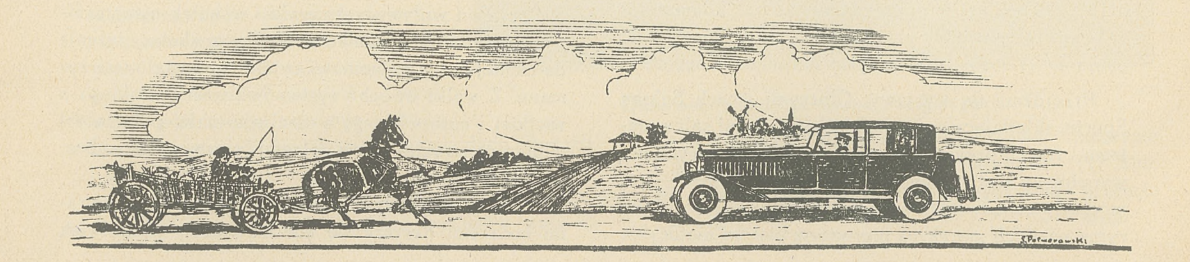
W dziale akcesoryj nie brakowało, naturalnie, wielkich fabryk gum, magneto, przyrządów pokładowych, kół i innych.

W dziedzinie tej Włosi zrobili w ostatnich czasach duże postępy.

Jako całość wystawa robiła bardzo poważne i piękne wrażenie. Szczególnie imponująco przedstawia się centralna hala, urządzona z pełną gustu prostotą.

Wystawa cieszyła się dużą frekwencją, obroty jednak nie były wielkie.

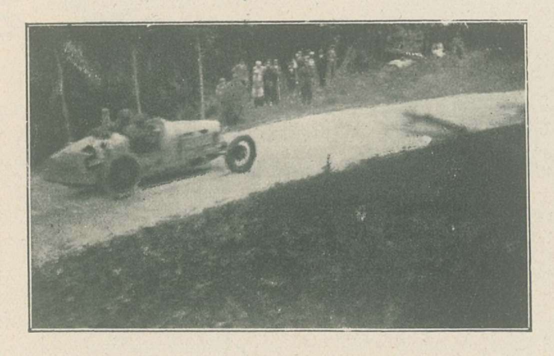
Erl.



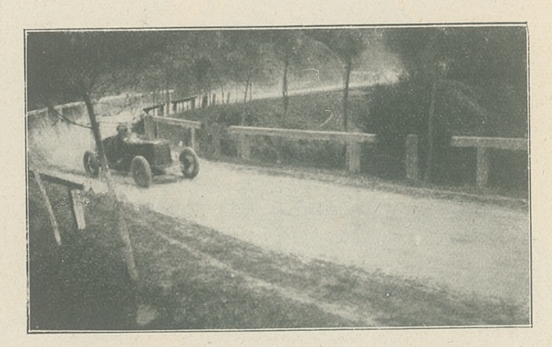
II Raid Górski Krakowskiego Klubu Automobilowego

W dniach 29 i 30 czerwca oraz 1 lipca odbył się drugi raid górski K. K. A. wraz z połączonym z nim wyścigiem na Krzyżowej. Zgłoszenia, aczkolwiek mniej liczne, niż w roku zeszłym, jednak bardzo obfite zgromadziły na starcie szereg wozów o wysokiej wartości sportowej, prowadzonych przez pierwszorzędnych kierowców.

Raid szedł przez dwa dni przez całe zachodnie Podkarpacie, w pierwszym dniu z Krakowa przez Oświęcim i Żywiec, Suchą, Jordanów, by następnie przez Podhale i dolinę Dunajca przejść w góry sądeckie i zakończyć pierwszy etap w Jaśle. Drugi etap prowadził po terenach przeważnie nieznanych krakowskim turystom samochodowym, przez Krosno i Dubiecko do Przemyśla doliną Sanu, następnie przez Krasiczyn, Bircze i Tyrawę Wołoską do Sanoka, by przez samo Podkarpacie, przez Rymanów, Duklę i Żmigród dojść do Krynicy, gdzie był koniec



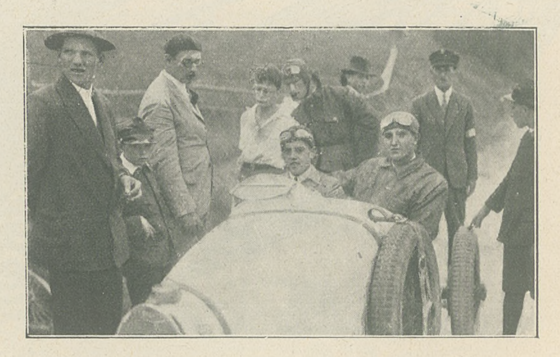
Frühling na sam. Bugatti w wyścigu na Krzyżowej.



Załuski na sam. Fiat w wyścigu na Krzyżowej.



Jan Ripper na sam. Lancia.



Frühling na sam. Bugatti.

drugiego etapu. Trzeci dzień poświęcono na wyścig górski i próbę górską połączoną z raidem.

Z punktu widzenia sportowego przyniósł raid górski krakowskiego klubu zwycięstwo małej maszynie Fiat 509, prowadzonej przez p. Jana Meyera, który nietylko jechał nadzwyczaj regularnie, osiągając najwyższe regulaminem przewidziane przeciętne, ale także w czasie próby raidowej uzyskał czas doskonały i nadrobił wiele punktów dodatnich. Drugie miejsce zajął p. Dygat na Tatrze, a trzecie Steyr inż. Zangla, prowadzony przez p. Żukowskiego.



Pani Irena Jabłońska na sam. Citroën.

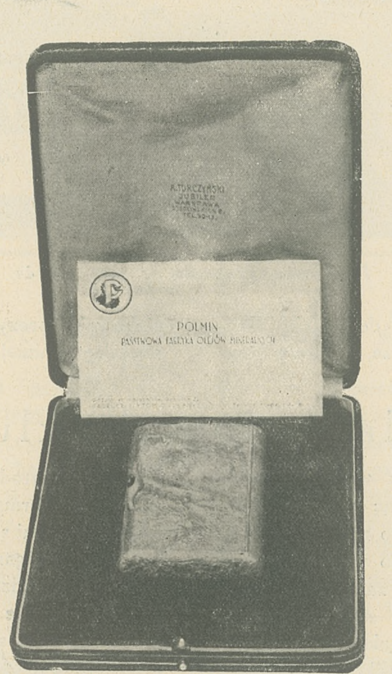
Koroną sportową raidu była próba górska i wyścig w Krynicy, rozegrane na przestrzeni 2 klm. ze startem z rozbiegu. W próbie górskiej najlepszy czas 1 m. 59 s., uzyskał p. Jan Ripper na samochodzie Lancia, podczas, gdy w wyścigu najlepszy czas dnia 1 m. 51 s. osiągnął p. Frühling na samochodzie wyścigowym Bugatti. Szczegółowe rezultaty ciekawej imprezy K. K. A. znajdą czytelnicy w dziale oficjalnym niniejszego numeru.

O lokal dla Automobilklubu Polski

Automobilklub Polski, tak jak wszystkie automobilkluby narodowe, rozszerzając coraz bardziej swą działalność, rozrósł się dziś do rozmiarów wielkiej organizacji. Szeroki rozwój po wojnie automobilizmu wywołał mnóstwo nowych zagadnień i nałożył na automobilkluby, zwłaszcza reprezentacyjne, szereg nowych czynności i obowiązków. Nie będzie przesadą powiedzenie, iż automobilkluby narodowe odgrywają dziś poniekąd rolę nieoficjalnych ministerstw automobilizmu, gdyż chociaż nie we wszystkich sprawach związanych z automobilizmem automobilkluby mają egzekutywę, to jednakże posiadają one szeroką dyrektywę we wszystkich prawie przejawach współczesnego automobilizmu, i z opinją ich liczą się w wysokim stopniu powołane władze państwowe. Wprawdzie założenie i cel automobilklubów to przedewszystkim propaganda automobilizmu, jednak jak wiadomo życie i rozwój tego potężnego czynnika gospodarczego nałożyło na te zrzeszenia szereg nowych obowiązków, od których, jako najkompetentniejszy w w sprawach tych organ, uchylić się nie mogą — naprzykład sporządzenie i wydawanie dokumentów dla międzynarodowego ruchu samochodowego, prowadzenie informacyjnych biur drogowych, organizowanie turystyki samochodowej i związane z tem sprawy hotelowe, garażowe i restauracyjne, pomoc władzom w sygnalizacji drogowej i w reglamentacji ruchu, opinjowanie w sprawach i zatargach z dziedziny automobilizmu, sporządzanie map samochodowych, interwencja u władz w tysiącznych sprawach z automobilizmem i drogami związanych i t. d. i t. d. Żadne inne zrzeszenia sportowe czy towarzyskie nie odgrywają w swym zakresie tak wielkiej roli i nie posiadają tak rozlicznych obowiązków, gdyż i to pod uwagę wziąć należy, iż samochód jest dzisiaj jednym z najpotężniejszych czynników gospodarczych, przemysł samochodowy jednym z największych przemysłów, a problemy, które wysunął samochód, jednymi z najważniejszych, jakie rozwiązywać muszą organizacje życia zbiorowego. Dla tego charakter automobilklubów, zwłaszcza reprezentacyjnych, jest zupełnie inny, niż wszelkich innych klubów czy stowarzyszeń: strona czysto klubowa—zrzeszenie towarzyskie automobilistów jest tu podstawą,—prawnem uzasadnieniem dla działającego nazewnątrz or-

Z VII Raidu Międzynarodowego A. P. W płaskiej próbie szybkości pod Raszynem największą szybkość uzyskał poza konkursem Maurycy hr. Potocki na samochodzie Austro-Daimler. Fot. J. Ryś.

ganizacji — biura klubowego. Jeżeli inne zrzeszenia posiadają nawet swe biura, to służą one dla załatwiania raczej czynności wewnętrznych, z życiem tej organizacji związanych, tu natomiast zrzeszenie ma za jeden z celów powołanie organu działającego nazewnątrz — biura automobilklubu. Oczywiście cel ten nie wyłącza bynajmniej i strony towarzyskiej czysto klubowej — przeciwnie wszędzie w automobilklubach rozwija się intensywnie życie towarzyskie; jednak w tych organizacjach ma ono charakter bezwzględnie poważniejszy niż w innego rodzaju klubach, gdyż przyświeca w nich wszystkim członkom wspólny cel — poważnej i odpowiedzialnej pracy. Nikomu wszakże, znającemu historję automobilizmu nie obce są ogromne zasługi, jakie położył dla rozwoju automobilizmu taki Automobilklub Francji lub Królewski Automobilklub Wielkiej Brytanji. Zasługi te są jednocześnie zasługami w stosunku do swego kraju, który w automobilizmie znajduje nowe źródła bogactwa narodowego, i nowy środek obrony krajowej.



Nagroda państwowej fabryki olejów mineralnych „Polmin" na VII Raid Międzynarodowy A. P., wygrana przez inż. H. Liefeldta na sam. Austro-Daimler.
Fot. Majcherski.

Nic dziwnego przeto, że automobilkluby reprezentacyjne albo narodowe, są dzisiaj jednemi z największych i najpoważniejszych zrzeszeń towarzyskich, sportowych i kulturalnych, i w swoim zakresie potęgami. Potęga ich tkwi nie w ilości członków — pod tym względem inne zrzeszenia bywają często większe, ale w sile ich moralnej, wypływającej z poważnej roli, jaką odgrywają w swych społeczeństwach i z odpowiedzialnej ich pracy. Nie mówiąc nawet o tak potężnych klubach jak wyżej wymienione, ale nawet kluby małych państw, jak Szwecji, Austrji, Belgji, Czechosłowacji i t. d. są bardzo dużemi organizacjami, rozporządzającemi znacznymi środkami pieniężnymi, bezwzględnie potrzebnymi dla prowadzenia tak wszechstronnej działalności na zewnątrz. Automobilkluby prawie wszystkich krajów posiadają przeto własne gmachy, nieraz pałace, w których nierzadko same biura zajmują większą część pomieszczeń. Nie będę przytaczał tu wszystkim znanych pałaców Automobilklubu Francji, czy Anglji — wspomnę tylko, iż Automobilklub Szwecji posiada gmach wielkości niejednego z naszych ministerstw. Własne piękne pałace zbudowały w ostatnich czasach Automobilklub Austrji i Automobilklub Włoch, przeniesiony obecnie z Turynu do Rzymu. Zresztą nawet kluby prowincjonalne na Zachodzie mają nieraz własne gmachy i pałace. Nie będę ich bliżej opisywał, ani nie pomieszczę pięknych fotografji kilku z nich, aby tembardziej żałośnie w porównaniu nie przedstawił się czytelnikom lokal Automobilklubu 30 miljonowego narodu — Polski. Jakżeż bowiem wobec tego ubogo wygląda niestety nasz Klub Narodowy. Niewielka jeszcze ilość członków nie pozwala marzyć nawet o tych wszystkich wyrafinowanych urządzeniach, które dla przyjemności i wygody swych członków mogły zainstalować te szczęśliwe kluby krajów Zachodu. Jednak różnorodna działalność Klubu z roku na rok coraz szersza i intensywniejsza, wymaga coraz większego personelu i coraz więcej miejsca. Tu nie chodzi bynajmniej o luksus i przyjemność — narazie chodzi jedynie o miejsce, gdyż Automobilklub Polski dusi się już formalnie w szczupłym swym wynajętym lokalu. Szereg pokoi klubowych został zamieniony na biura — życie klubowe jest s p a r a l i ż o w a n e przez brak miejsca, brak najelementarniejszej wygody dla członków, którzy przychodząc do klubu dla wypoczynku muszą się



W oczekiwaniu na przeprawę promem przez Dniestr.
Fot. Majcherski.

dusić i siadać na parapetach okien i poręczach foteli, zajmowanych już nieraz, przez 2 osoby, albo czekać swojej kolei aby usiąść do stołu. W biurach klubu urządzonych w najmniejszych pokoikach coraz większy ścisk. Dowodem tego choćby lokal naszej Redakcji zawalony formalnie biurkami, szafami i papierami, gdzie redaktor ze swym pomocnikiem nie mogą jednocześnie usiąść przy swych biurkach. Większe zebrania klubowe, choćby doroczne walne zgromadzenie, odbywają się w ścisku iście odpustowym. A jeżeli powstanie konieczność organizowania jeszcze jednego biura, czy powołanie jeszcze jednej agendy, to już na to literalnie miejsca się nie znajdzie. Automobilklub Polski jest już zagwożdżony i staje wobec nieodwołalnej konieczności otrzymania natychmiast większego lokalu.

Już od kilku lat, przewidując tę ewentualność, Komitet Automobilklubu Polski uchwalił stworzenie funduszu na budowę własnej siedziby. Na fundusz ten postanowiono przeznaczyć opłaty wpisowe nowych członków. Jednak rozwój działalności klubu poszedł w szybszem tempie, niż wzrost ilości członków i wpływów na fundusz budowy. Suma uzbierana dotychczas jest zbyt jeszcze małą, aby ważyć się z nią można było na budowę własnego, choćby najskromniejszego domku. Wobec przeto tak poważnej sytuacji lokalowej, Komitet A. P. na posiedzeniu w dniu 29 lutego 1928 r. postanowił zdobyć potrzebne na własną siedzibę fundusze w drodze pożyczki wewnętrznej klubowej. W tym celu A. P. wypuszcza z dn. 1 lipca r. b. 500 złotowe obligacje na sumę ogólną 250.000 zł., oprocentowane w wysokości 5% w stosunku rocznym. Procenty wypłacane będą 1 stycznia i 1 lipca każdego roku, a po trzech latach, t. j. po 1-ym stycznia 1932 r. rozpocznie się amortyzacja pożyczki drogą losowania co pół roku obligacji. Automobilklub Polski zastrzega sobie jednakowoż prawo spłaty powyższych obligacyj w każdym czasie. Obieg będą one miały jedynie wewnątrz Klubu, tak, że nie mogą być one przedmiotem handlu i zastawu poza Klubem.



Zespół samochodów Tatra w Parku w Truskawcu.

Fot. Majcherski.

Jak widzimy, pomysł ten jest bardzo szczęśliwy, a wiadomo, iż niejedno większe przedsięwzięcie w ten sposób zdołano już urzeczywistnić, nawet w Polsce, choćby dla przykładu wziąć gmach Stowarzyszenia Techników w Warszawie. Naturalnie A. P. rozumie, iż jako lokata kapitału w dzisiejszych czasach pożyczka ta nie będzie miała jakichś specjalnie atrakcyjnych walorów, jednak liczy na pomoc w tak nie uciążliwej przecież formie, członków swych, którym nie może być obojętne smutne pod względem lokalu, położenie Klubu, i co ostatecznie w pierwszym rzędzie ich samych dotyka w formie braku wygód. Automobilklub Polski nie wątpi, iż liczny szereg jego członków pospieszy z pożyczką, która chociaż nie jest w stosunku do innych dzisiejszych interesów wysoko oprocentowaną, jednakowoż ze względu na powagę instytucji jest bezwzględnie bardzo solidnie zagwarantowaną lokatą. Ostatecznie nie chodzi wszak o nadzwyczajnie wielkie sumy. Kilkunastu względnie kilkudziesięciu zamożniejszych członków A. P. mogłoby w bardzo krótkim czasie pokryć tę całkowitą sumę, zamiast szukać innej dla swych kapitałów lokaty. Że Automobilklub Polski nie przerachował się, i że może rzeczywiście liczyć nie na ofiarność, lecz na pomoc swych członków, tego dowodem pierwszych kilka dni subskrypcji, w czasie których obligacje nabyli:

P. Karol hr. Raczyński	na sumę zł.	10.000
p. Stefan Fuchs	„ „ „	5.000
p. Franciszek Karpiński	„ „ „	5.000
p. Tadeusz Marchlewski	„ „ „	3.000
p. Adolf Załęski	„ „ „	3.000
p. Janusz Regulski	„ „ „	3.000
p. Halina Regulska	„ „ „	500

Nie ulega wątpliwości, iż cała suma zostanie wkrótce pokrytą. Nie będzie oczywiście ona wystarczającą na pokrycie całkowite kosztów budowy własnej siedziby, jednak suma taka da już Klubowi możność znalezienia, takiego czy innego wyjścia; a wyjście jaknajprędzej znaleźć potrzeba. Położenie bowiem jest zupełnie rozpaczliwe. Automobilklub Polski wskutek braku odpowiedniego lokalu zagrożony jest w swym dalszym rozwoju, a w stosunku do innych reprezentacyjnych klubów zagranicznych jest w położeniu wprost kompromitującem.

Doniosłe święto w fabryce „Ursus"

W dniu 11-ym czerwca r. b. pierwsza polska fabryka samochodów „Ursus" obchodziła uroczyście fakt doniosłego znaczenia — mianowicie poświęcenia pierwszej serji zbudowanych przez nią samochodów. Uroczystość ta była bezwzględnie donioślejszą od wszystkch uroczystości poświęceń fabryk, których kilka odbyło się w latach ostatnich, gdyż była ona publicznem stwierdzeniem, iż i w tej dziedzinie weszliśmy już w stadjum produkcyjnej pracy, i mamy już za sobą żmudny okres projektów, przygotowań i poszukiwań. Po 11-ym czerwca możemy już głosić, iż fabrykujemy w Polsce samochody, gdyż Ursus buduje już nie pojedyńcze wozy lecz spore serje, gdyż samochody te nie są już samochodami próbnymi, lecz towarem rynkowym, wreszcie dla tego, że wozy „Ursus" stoją w zupełności na wysokości współczesnych wymagań i tak pod względem konstrukcji (licencja SPA) jak i wykonania nie ustępują one samochodom zagranicznym. Nic dziwnego przeto, że uroczystość ta wzbudziła olbrzymie zainteresowanie w sferach przemysłowych i automobilowych. — Wszak od chwili uzyskania niepodległości, problem stworzenia polskiego przemysłu samochodowego zarysował się jako niezbędna konieczność, tak ze względów gospodarczych, jak i wojskowych. Właściwem rozwiązaniem tego problemu była właśnie uroczystość 11 czerwca w Czechowicach.

Doniosłość tej uroczystości podkreślił fakt zaszczycenia jej swą obecnością przez pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Prócz p. Prezydenta Rząd reprezentowali p. minister przemysłu i handlu oraz szereg wyższych dostojników cywilnych i wojskowych. Aktu poświęcenia dokonał J. E. ks. biskup Gall, który po krótkich modlitwach przed ołtarzem polowym, przemówił do zebranych, podkreślając znaczenie fabryki Ursus dla rozwoju gospodarstwa narodowego.

Przemawiał następnie z trybuny prezes Rady Nadzorczej Ursusa p. Rosman, Dyrektor inż. Januszewski, który zapoznał zebranych z krótką historją fabryki i jej organizacją — p. Pech, który głos zabierał w imieniu robotników fabryki — p. Jeziorański, który składał życzenia w imieniu Związku Przemysłowców Metalowych, — prezes Banku Gospodarstwa Krajowego gen. Górecki, który wyjaśnił rolę Banku G. Kr. w finansowaniu fabryki Ursus i wreszcie w imieniu M. Spr. Wojskowych p. gen. Zarzycki, zastępca szefa administracji, który słusznie zwrócił uwagę, iż wysoki poziom fabryki Ursusa jest poniekąd skutkiem surowych wymagań wojskowości, która jest pierwszym klijentem „Ursusa". Po przemówieniach obecni udali się na obejrzenie ustawionych rzędami podwozi „Ursus", poczem po zajęciu przez pana Prezydenta przedstawicieli Rządu, Wojskowości, Przemysłu i Prasy specjalnej trybuny nastąpiła defilada 50 „Ursusów", którą prowadził samochód mający za sobą już 58.000 kilometrów. Defilada ta wypadła imponująco i wzbudziła w zebranych zapał i wiarę w siły naszego narodu. Po niej przedefilowali przed panem Prezydentem robotnicy fabryki.

Po defiladzie Dyrekcja „Ursusa" przyjmowała zebranych gości w liczbie około 1.500 osób śniadaniem wydanem w pięknej hali montażowej tej wzorowej wprost fabryki. Dla robotników, których też zaproszono, ustawione zostały specjalne namioty.

W serdecznym nastroju wypito szereg toastów za pomyślność i rozwój fabryki. Specjalną owację urządzono p. Dyr. Januszewskiemu, którego to niezmordowanej wytrwałości i uporowi zawdzięcza się powstanie tej pierwszej polskiej fabryki samochodów. Powagą swą i wzniosłym nastrojem uroczystość ta wywołała na zebranych głębokie wrażenie. Nie było tam chyba ani jednego automobilisty,któryby nie odczuł, że dla automobilizmu polskiego data 11 czerwca 1928 r. będzie nazawsze pamiętną.

Do chorału powinszowań i życzeń, jakie wtedy złożono „Ursusowi" przyłącza się całem sercem redakcja „Auto".

Uczestnicy VII Raidu Międzynarodowego A. P.

w karykaturze



1. Inż. Gotfryd Zangl. 2. Henryk hr. Schönfeld. 3. Karol Betaque.
4. Leon Courtin. 5. „Ciocia" Franciszka Lüning.

Pech na Raidzie

Co to jest pech? — Jest to zdrobniała katastrofa. Tak wyglądałoby przynajmniej na pierwszy rzut oka, ale to nieprawda. Pech i katastrofa nie mają z sobą nic wspólnego, poza jedną, najważniejszą rzeczą, a mianowicie praktycznym wynikiem wypadku t. zn. tem, że w rezultacie robi się człowiekowi przykro. Mogą być katastrofy drobne, o zakończeniu całkowicie pomyślnem i może przydarzyć się „pech", który pozostawia po sobie zwęglone szczątki wozu i — nie wywołujmy wilka z lasu...



Stetysze miały zaciekłego pecha z karburatorem i benzyną.
Fot. Majcherski.

Jeżeli rozbije się komu na szosie nowy wóz — jest to bezsprzecznie katastrofa, ale jeżeli rozbije się nowy wóz, jeszcze nieubezpieczony — to jest właśnie pech. Mam wrażenie, że znalazłem ten przykład, o który mi chodziło. Myślę, że katastrofa jest to wypadek tego rodzaju, który musiał się stać — ale w każdym razie był niezależny od nas, od naszej umiejętności, zimnej krwi, przygotowania i uwagi. Ale pech, jest to coś, coby się nie było stało, gdyby nie, gdyby tylko, gdybyśmy byli, gdyby wtedy... i dlatego robi się podwójnie przykro.

Betaque nabiera animuszu do walki z pechem.
Fot. J. Pieniążek.

„Pech", jest to przeoczone „Gdyby". (Polecam dowcipy w rodzaju „dwa grzyby w barszczu" i t. p.). Pech, jest to coś, czego można było uniknąć, aleśmy nie uniknęli, natomiast następnym razem z pewnością unikniemy, tylko, że nam to nic nie pomoże, bo nie unikniemy dziesięciu innych pechów, albowiem pech jest niewyczerpany i nieprzebrany i bezmierny, jak nasza nieudolność.

Dlatego „Pech" jest nawozem pod doświadczenie automobilisty i dlatego stary doświadczony automobilista, który już wszystkie zęby (trybów) zjadł i wszystko umie, nie jeździ sam, ale sprzedaje samochody nam, młodym orlątkom.

Dlatego katastrofa, jest to coś, co budzi współczucie, ale Pech jest to grzech, który budzi śmiech, jak to już sama mądrość języka rymów zgodnością wykonceptowała. Katastrofa czyni z nas bohaterów — pech wystawia nas na pośmiewisko innych, uszczęśliwionych tem że to nie oni, i zachwyconych sobą, dlatego, że to tym razem nie oni, i dlatego się śmieją, łobuzy jedne — jak wykrzykuje z pasją mistrz Liefeldt ilekroć zajdzie mu drogę więcej, niż jeden łobuz.

Zaszliśmy aż do głębi komizmu, wobec tego wycofajmy się stamtąd czemprędzej, bo, jak się okazuje, w tych głębinach wcale nie jest tak zabawnie, jakby się z wierzchu wydawało a powtóre, pod grozą punktów karnych nie wolno nam w czasie raidu zazierać pod zaplombowaną maskę rzeczywistości. Mam na myśli maskę samochodu i rzeczywistość istotną: silnik, skrzynię biegów, karburator...

Odrazu à propos: zaciekłego pecha właśnie z karburatorem miał tęgi sportowy Stetysz, prowadzony przez p. Gorzeńskiego-Ostroroga i cyklopa Nowickiego. W Buczaczu zabrakło im benzyny— niestety zabrakło jej i w benzynowym kiosku, nieprzygotowanym należycie na tak wielkie zapotrzebowanie. Stetysz musiał napełnić bak zeszłorocznemi zlewkami, benzynową pomyją, zanieczyszczoną wszystkiem, co na świecie posiada wartość nieczystości. Jak zaczęło potem strzelać z karburatora, tak ustrzeliło po drodze sześć zajęcy, dwa psy, krowę i głuszca. Kierowcy zrazu otwierali co parę kilometrów ma-



Korybut-Daszkiewicz w rowie, wyjątkowo bez samochodu.
Fot. M. Krynicki.

skę, aby przeczyścić karburator — (za każde otwarcie kilka punktów...) — po jubileuszu setnego otwarcia wyrachowali, że lepiej im się opłaca jechać dalej z maską stale otwartą. Drugi Stetysz, hr. Tyszkiewicza, utknął znowuż z braku benzyny kilkanaście kilometrów pod Truskawcem. Wiele byłby wtedy dał nieszczęśliwy kierowca za litr chociażby swych zlewków, zanim naciągnął na szosie jakiegoś przygodnego passanta — tymczasem stracił jednak drogocenny czas, przyjechał z opóźnieniem i wsypali mu pierwsze „punkty"... Potem szło już z punktami tak, jak z dalszemi grzechami czystej ongiś dziewicy... Dziwna rzecz bowiem, jak bardzo załamuje się wytężona wola najlepszego kierowcy, jak i nieskalana cnota najskromniejszej dziewicy po pierwszym punkcie, względnie dziecku.

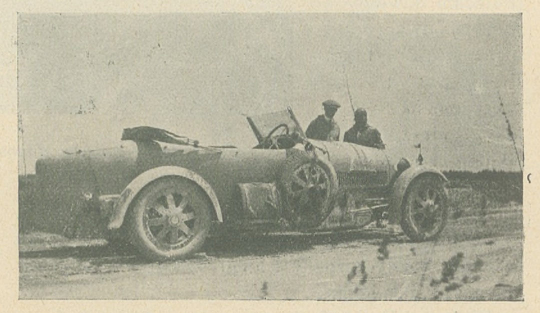
A propos tej benzyny w Buczaczu — nie chciałbym krzywdzić sympatycznego p. Ciąglińskiego, który z ramienia Polminu zorganizował iście po amerykańsku stacje benzyny i oleju po wszystkich zakątkach i dziurach rozległej trasy. Kolorowe tablice na wszystkich drzewach puszczy białowieskiej, strzały na każdym słupie telegraficznym, kiosk w każdej chłopskiej chałupie — ta gigantyczna robota wzbudziła ogólny zachwyt, a jednak nieomal *spaliła na panewce i to dosłownie*... P. Ciągliński demonstrował wartość oliwy Polminu na jednym z wozów — ten wóz, dobry skądinąd Ansaldo, był to stary gruchot, wybrany najniefortunniej w świecie. Drugiego, zdaje się dnia raidu, po dziesięciu kilometrach drogi, nieszczęsny Ansaldo wytopił panewki... Z pomocą muz opisałem to zdarzenie w satyrycznej fraszce à la Mikołaj Rej:

Jechał Imć Pan Ciągliński na własnym Polminie,
Jakoż spalił panewkę po jednej godzinie.
Słusznie się w tej przygodzie przysłowie odzywa:
Oliwa nierychliwa, ale sprawiedliwa...

Złośliwie obszedł się pech z teamem Renówek — prym wśród nich, jak i wogóle pośród wszystkich kierowców, dzierżył od pierwszego dnia Mazepa raidu, p. Korybut-Daszkiewicz. Ten człowiek, zboczony na punkcie rowu, gdzie dojrzał dostatecznie głęboki kawałek rowka, tam wlazł. Gwałtem mu oczy po bokach zasłaniali, jak ogierowi w zaprzęgu, żeby tylko prosto widział, a on takiej wprawy po dwóch dniach nabył, że już na ślepo rów znalazł, gdzie kierownicą ruszył. Jak go czasem zarzuciło z rowu na szosę, to miał nieszczęśliwy dzień. Było mu pokazać kupę owiec na horyzoncie, to już na przełaj w owce gnał, poprzez pola, łąki i ruczaje, hen, byle kilka sztuk poharatać — taka już natura jego, mołojca, była. O nim to śpiewałem towarzyszom pieśni: „Pojedziemy na rów, na rów, towarzyszu mój" i wiele innych, rzewnych i skocznych... Inny znowuż Renowiec, Francuz Courtin, drugiego dnia raidu wjechał w furmankę chłopską tak gruntownie, że zwłoki konia potem wyciągano już przez drzwiczki z tylnego siedzenia... Pokrwawił się wtedy i komisarz, wóz się zdemaskował, niczem na reducie, szybka się stłukła — ilekroć widziałem go później, gnającego po szosie, myślałem smętnie: „Hej, ty z szybką na konia, gdzie pędzisz, kozacze?... Trzeciemu Renowcowi znowuż „pakunek w drodze wysadziło", a jechał właśnie wonczas kolega Kołłupajło — dlaczego wszystko ma być zawsze na mnie?

Wszyscy wiedzą już o szczególnym pechu oponiastym pani Luening. Ale cóż znaczył jej pech, wobec pechu najmilszego wolontarjusza, por. Zaćwilichowskiego, który prowadził samochód komandorski, a raczej chciał prowadzić, ale mu po dwanaście kich jednego dzionka nawalało. Ci, co pojechali na raid, a nie umieli gum montować, wrócili wszyscy wyuczeni na amen. Po dziesięć razy go wymijali, ten, co miał krzynę czasu, przystanął i zawsze coś niecoś skorzystał, inny jechał dalej spokojnie, wiedział bowiem: za kwadrans mnie Zaćwilichowski wyminie, t. zn. za dwadzieścia minut znowu lekcję w przelocie złapię.

Najokrutniej pognębił złowrogi pech najpiękniejsze samochody raidu: śliczną dwuosobową lwowską Lancię p. Zawadzkiego i wszystkie trzy urocze, rasowe, szlachetne wozy Bugatti. Z tą Lancią ognisty



Uciekając przed pechem Bugatti Szwarcszteina wydłużyła się jak wąż.
Fot. J. Pieniążek.

Jaś Ripper — Jack the Ripper — niebyłby sobie gruntowniej poradził. Pech rozegnał ją najprzód do setki na godzinę, dopiero wtedy wylazł jej w deszczu i na błocie naprzeciw, w postaci koślawej fury. Pan Zawadzki w bok. Lancia trrach o pryzmę kamieni — stamtąd grrruch w telegraficzny słup. Odrazu można było nadać depeszę: Telegrafujcie, co dalej?, ale już było wszystko za rowem i tam znalazło się wielkie pole do popisu. Cztery konie wlokły potem na wozie piękny ongiś samochód, z pod którego urwało się wszystko, co było przedtem z przodu u dołu, t. zn. koła, karter i skrzynka biegów. Dla dokładności nie omieszkałem na tablicy z tyłu zmienić ilości koni na 4 HP. Ludzie z tej Lancii wyszli nie drzwiczkami, a cudem...

Bugattowców tępił pech, jednego po drugim. Pierwszego dopadł już 80 klm. za Warszawą — Tad. Winickiemu urwał w zapłonie trybik. I on i p. Paweł Bitschan, któremu też na pierwszym etapie karter „rozbito", odnieśli potem najpiękniejsze nad pechem sportowe zwycięstwo: z miejsca wrócili do Warszawy, naprawili, co było trzeba i dogonili w parę dni później raid. Cóż to była potem dla nich za słodycz, podnosić na oczach wszystkich maskę, kiedy im się chciało, czy trzeba było, czy nie, czy kicha nawaliła, czy pasażer wyleciał — i nie było już za to punktów karnych, bo jechali poza konkursem... W drugim Bugattim, wspaniałej i szybkiej karecie Frühlinga, który aż do piątego etapu dojechał bez „punktu" — w górskim wyścigu na Kocierzy spłonął motor od nieszczelnej rury wydmuchowej i ręce kierowcy poparzył... W trzeciej cudownej półwyścigowej maszynie Szwarcsteina nassał się kompresor błota i kurzu — i wiadomo... Tak to odpadli z raidu trzej najgoźniejsi konkurenci, trzej „murowani" faworyci!



Codzienny obrazek z VII Raidu Międzynarodowego A. P. Na sygnał komandora kierowcy spieszą do wozów.

Fot. Majcherski.

Najłaskawiej oszczędził pech team Austro-Daimlera, który też niezwykłem przygotowaniem, żelazną zapobiegliwą organizacją walczył z nim najmądrzej. Pozatem nie pominął nikogo: Fiatowi napędził punkcików, p. Grabowskiego wrzucił do rowu, samemu komandorowi, Regulskiemu — złamał amortyzator a u wozu intendentury oś.

Aliści, gdyby mnie kto spytał, czyj pech uważam za najdotkliwszy, za największą przykrość i najboleśniejszy srom, odpowiedziałbym, że pech poborcy drogowego podatku w Stanisławowie. Ten podatek, ściągany przez rozmaite gminy, samorządy, czy jak to się tam nazywa, jest wogóle solą w oku automobilistów. Tu złoty, tam dwa złote, ówdzie pięćdziesiąt groszy — co parę kroków żyć człowiekowi nie dają. Jakoś sobie każdy radzi — jeden płaci, drugi ucieka, każdy klnie. Ale zażądać od raidowców podatku — to już rzecz potworna. To jest blasfemja raidu, to jest horror, jaki nie zdarzył się nigdzie, tylko jeden jedyny raz.

Wjeżdżał właśnie mistrz Liefeldt do Stanisławowa. Wjeżdżał pierwszy, dumny, śpieszący się i rozgorączkowany. Policjanta ani śladu, droga niewiadoma, na jezdni zatory publiczności, nagle, nareszcie ktoś — jakaś figura urzędowa. Mistrz Liefeldt wychyla się, aby spytać, którędy? Na to figura odpowiada urzędowo:

— Dwa złote drogowego.

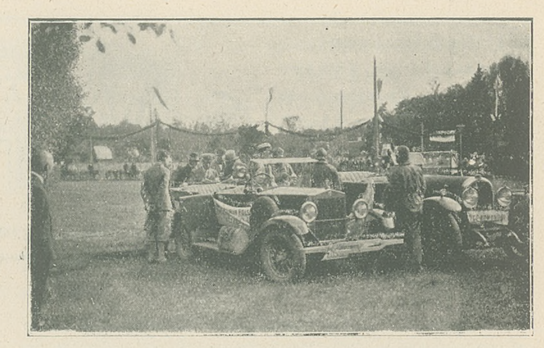
Mistrz Liefeldt już nie pytał o drogę, tylko spytał b. głośno:

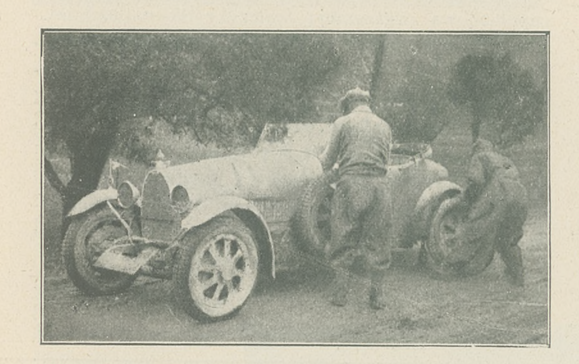
— A w zęby chcesz, łobuzie jeden?

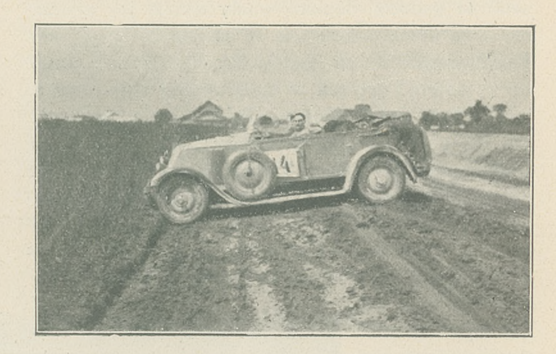
Mam wrażenie, że pech, który tego dnia spotkał niefortunnego poborcę, to był właśnie najdotkliwszy pech z całego raidu...

Marjan Hemar.

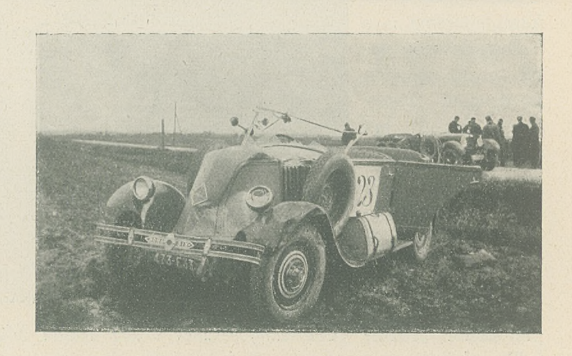




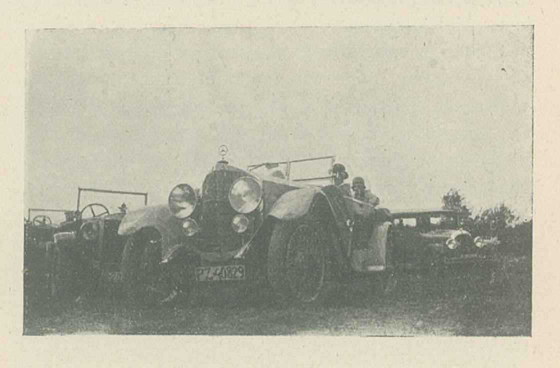












Fragmenty z VII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski.
1 i 2. Fiat gospodarzy i Austro-Daimler por. Zaćwilichowskiego w parku w Druskienikach. 3. Szwarcsztein zmienia koło w drodze do Jabłonicy. 4. Na błocie pod Brodami jechało się bokiem. 5 i 6. Renault po zderzeniu z chłopskim wozem. 7. Pani Lüning. 8. Na wyścig pod Raszynem przyjechały wszystkie samochody z Warszawy.

Reklama Drogowa

Do wielu istniejących już przeróżnych pomysłów i sposobów reklamowych, przybywa nam jeszcze jeden a mianowicie: reklama drogowa.

Reklama ta zupełnie u nas nowa i dotąd nie wprowadzona, oddawna i z wielkiem powodzeniem stosowana jest zagranicą, w krajach o rozwiniętym przemyśle i handlu, jak: Francja, Niemcy, Włochy, Szwajcarja, Szwecja, Austrja, Stany Zj. Półn. Ameryki i t. p.

Wszystkie niemal drogi i okolice są tam usiane reklamami, oddając reklamującym się nieocenione korzyści.

Niema w tem nic dziwnego jeśli się zważy niezwykle wysokie zalety tej reklamy, któremi w pierwszym rzędzie są:

1) absolutna, stuprocentowa widoczność jej. Wisi ona bowiem sama jedna wraz ze znakiem ostrzegawczym. Oko więc znajdującego się na drodze nie gubi się w natłoku całej masy innych reklam, jak to ma miejsce np. w miastach, gdzie wielki ruch kołowy i pieszy, cała masa wystaw sklepowych i olbrzymi natłok najprzeróżniejszych reklam i szyldów obniża wartość indywidualną tejże.

Na drodze nic nie absorbuje i nie rozprasza uwagi przejeżdżającego lub przechodzącego, owszem znak ostrzegawczy swojem przeznaczeniem, formą i kolorem zmusza każdego do zwrócenia uwagi na reklamę.

2) Reklama ta oddziaływa stale i bezpośrednia na masy jeżdżących i przechodzących drogami, zarówno w ruchu miejscowych, okolicznym, jak i tranzytowym, bez przerwy i nieustannie w ciągu całego roku, zarówno na konsumentów i handlujących, mieszkańców miast, okolicznych wsi i miasteczek. Jeśli dodamy, że cudzoziemcy z odległych nieraz krajów coraz chętniej i częściej odwiedzają nasz kraj, to reklama ta posiada doniosłe znaczenie nietylko dla rozwoju rodzimego przemysłu i handlu, ale także daje ona najprzeróżniejsze możliwości eksportowe, na których Polsce i jej obywatelom tak bardzo dzisiaj powinno zależeć.

Ten sposób reklamy nietylko oddaje znakomite usługi poszczególnym firmom przemysłowym i handlowym, ale może być wyzyskany z niezwykłem powodzeniem przez organizacje społeczne, związki, kartele, do celów propagadowych jeśli chodzi o wzmożenie np. konsumpcji lub spopularyzowanie jakiejś idei.

Automobilklub Polski w Warszawie przejął na siebie od Ministerstwa Robót Publicznych w ciągu lat 15-tu obowiązek ustawiania własnym kosztem słupów oraz zamiany istniejących tarcz ostrzegawczych na nowe w całej Polsce. Pociąga to za sobą olbrzymie koszty, liczba bowiem wszystkich znaków dosięgnie prawdopodobnie kilkunastu tysięcy sztuk, na których pokrycie Automobilklub Polski otrzymał przywilej przyjmowania i umieszczania znaków reklamowych różnych firm.

Nie potrzebujemy dodawać, że odciąży to Skarb Państwa w wydatkach z jednej strony, a z drugiej przyczyni się do racjonalnego rozmieszczenia znaków ostrzegawczych, wpłynie dodatnio na ich zewnętrzny wygląd estetyczny i t. d.

Wiadomem jest ogólnie, że reklama wszelka jest niezmiernie ważnym czynnikiem w rozwoju życia gospodarczego, jest ona wprost koniecznością, motorem rozwoju i powodzenia nietylko poszczególnych firm, ale i całych gałęzi przemysłu i handlu. Dziś już nie wystarcza produkować dobrze i tanio, lecz należy jeszcze wyszukać nabywcę, zachęcić go i skłonić do kupna, a przedewszystkiem dać mu znać o istnieniu danego towaru. Tylko za pomocą reklamy i umiejętnej propagandy można się dzisiaj wprowadzić na rynek, bez niej myśleć nawet nie można o jakiejkolwiek konkurencji.

U nas oczywiście, gdzie tętno życia gospodarczego jest powolne i cierpimy stale na brak środków obrotowych, reklama dla celów propagandy nie jest należycie wyzyskana, a niekiedy koła zainteresowane zdają się nie mieć dla niej należytego zrozumienia. Śmiało zatem można dawniejsze przysłowie polskie: „Poznać pana po cholewach", zamienić na: „Poznać kupca po reklamie".

Tak długo póki potrzeba reklamy nie przeniknie do najszerszych kół przemysłowych i handlowych, nie wejdzie im niejako w krew, nie można myśleć o należytym rozwoju rodzimego handlu i przemysłu. Tylko reklama, oprócz innych czynników, decyduje o powodzeniu i popycie artykułów i stanowi jedno z najważniejszych zagadnień nowoczesnych metod handlu.

To też przyjęcie, jakie spotkało tę reklamę ze strony szerokich kół przemysłowych i handlowych świadczy o ich dużym postępie i daje gwarancję, że będzie ona przez nie stale wyzyskana dla celów propagandy.

Br.

Na bezdrożach Czarnego Kontynentu

Trudności komunikacyjne w Afryce nie wytrzymują najmniejszego porównania ze stosunkami panującemi pod tym względem w Europie. Zupełny brak kolei, drogi istniejące w pewnych tylko prowincjach, wreszcie warunki klimatyczne — nietylko uniemożliwiają wszelką prawidłową komunikację lądową, lecz nawet komunikację lotniczą niezmiernie utrudniają. Nic też dziwnego, że środkowa Afryka, pomimo swych wielkich bogactw naturalnych, dotychczas pozostawała w stanie pierwotnym, wskutek braku środków komunikacyjnych. Jedynie samochód wydawał się być powołanym do rozwiązania tych trudności, chociaż z drugiej strony według zdania ludzi świadomych miejscowych warunków, ten środek lokomocji w praktyce musiałby się okazać zawodnym, ze względu na napotykane trudności. Nie zrażając się temi widokami mało zachęcającemi, p. G. F. Bouver postanowił dowieść, że dobry nowoczesny samochód typu seryjnego, może i powinien przebyć drogę wzdłuż Afryki od Cap'u do Kair'u bez uszkodzeń, i w towarzystwie p. E. Millin'a rozpoczął swój wielki raid afrykański na samochodzie Chrysler typu 72 Sedan. Wóz był pod każdym względem seryjny, przyczem od zwykłego typu różnił się jedynie większym zbiornikiem na benzynę i smary i oponami o specjalnie szerokim wymiarze. Nie omieszkano oczywiście wyekwipować wozu we wszystko, bez czego wyprawa na tak wielką zakrojona skalę nie mogłaby się odbyć, nie wyłączając broni. Nic też dziwnego, że ogólna waga samochodu wyniosła $2^1/_2$ tonny. Wybrano celowo najgorszą porę roku, aby wyniki osiągnięte w tak niepomyślnych warunkach, były istotnie miarodajnemi pod każdym względem.

Wprawdzie pierwsze 4000 km. odbyto po drogach, były one jednak tak pozarastane trawami sięgającemi 3 mt. wysokości, iż ziarnka tych roślin zupełnie zasypywały chłodnicę. Pierwsze błota napotkano w północnej Rhodezji, a ponieważ trzeba było ścinać całe drzewa i układać z nich prowizoryczne pomosty, zużyto też 3 dni na przebycie 45 km. obszarów błotnistych. Dalej na północ, w kierunku jeziora Tanganayka, cała przestrzeń znajdowała się pod wodą, a mosty na rzekach były przeważnie poznoszone, wskutek czego wypadło odbyć uciążliwą drogę okrężną przeprawiając się przez jezioro Tanganaykę, po uprzedniem miesięcznem oczekiwaniu na statek, celem załadowania samochodu.

Ponieważ drogi na północ od jeziora wskutek wylewów zupełnie nie nadawały się do użytku, wybrano inną drogę wiodącą z Dodomy do Rejafu, będącego najbardziej na południe wysuniętym punktem spławnej części Nilu. Przestrzeń 2.300 km. dzielącą te punkty przebyto wciągu $4^1/_2$ dnia, poczem podróż odbywano pośród niezmierzonych moczarów, które jednak samochód przebył stosunkowo łatwo, pomimo, iż drogę pokrywała woda. Dalej na północ pomiędzy Rejafem i Kairem dróg niema, nie pozostawało więc nic innego jak posuwać się szlakiem karawan. Ostatni etap podróży, również nie był wolny od trudności, tym razem całkiem swoistego rodzaju: szlak zatarasowany był przez Fellahów z rodzinami i z żywym dobytkiem, wielbłądami, psami i osłami; okazywali oni niezbyt wiele gotowości do przepuszczenia samochodu.

Podczas całej podróży samochód Chrysler nie doznał, prócz parokrotnego pęknięcia opony, żadnych innych uszkodzeń, tak, iż nawet świec nie trzeba było zmieniać, pomimo niesłychanie uciążliwych warunków. Temperatura dochodziła miejscami do 180° Fahrenheit'a (82,2° Cels.), koła często zagłębiały się po osie w piasku, to znów ślizgały się po kamienistym gruncie. Droga wiodła przez pustkowia tak dzikie i bezludne, że lwy, lamparty, szakale i hieny zbliżały się do samochodu na odległość strzału i oślepione blaskiem reflektorów, stawały jak wryte.

Po tej ogniowej próbie wytrzymałości, po przebyciu tysięcy kilometrów bezdroży, wóz z całkowitym ekwipunkiem, został poddany 6-o godzinnej oficjalnej próbie na największym wyścigowym torze w Brookland (Anglja), osiągając szybkość przeciętną 101 km. na godz. dochodzącą do 117 km. na 2 ostatnich okrążeniach. W ten sposób dał samochód Chrysler zadziwiający dowód sprawności działania silnika po odbyciu drogi z Cap do Kairu i Aleksandrji i dalej przez Europę do Anglji.

Pan Bouver wyrusza w sierpniu powtórnie w tę samą drogę, na tejże maszynie, po przerobieniu karoserji na 2 osobowy typ sportowy. Zamierza on przebyć sam cały ten dystans w ciągu 41 dni, a tem samem w razie urzeczywistnienia śmiałego tego planu, pobić nawet rekord ustalony przez samolot.



Pawilon, w którym mieści się stała wystawa samochodów General Motors w Atlantic City.

Stała wystawa samochodowa w Atlantic City

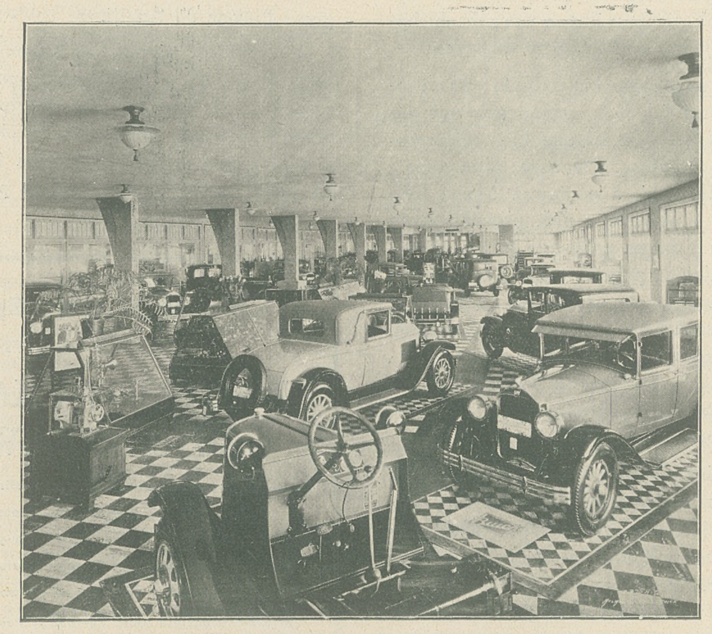
W słynnej nadmorskiej miejscowości, Atlantic City, zwanej riwierą amerykańską, dokąd rok rocznie przybywa dla odpoczynku — głównie w porze zimowej — setki tysięcy osób z eleganckiego świata, wielki koncern amerykański General Motors Corporation urządził stałą wystawę swych wozów wszystkich marek, a mianowicie: Cadillac, La Salle, Buick, Oldsmobile, Oakland, Pontiac, Chevrolet, Vauxhall, wozów ciężarowych Chevrolet i G. M. C.

Wystawa ta mieści się na „Stalowem Molu" przy słynnym bulwarze „Boardwalk", długości 9 mil, ulubionem i modnem miejscu spacerowiczów. Wystawa otwarta jest okrągły rok, ze względu na stale zmieniającą się tam publiczność. Eksponaty zmieniane i przegrupowywane są co miesiąc, by nie nużyły oka zwiedzających, lecz zawsze przedstawiały miłą atrakcję. Według raportów głównego zarządcy Wystawy, p. A. J. Schamehor'na, zwiedzająca publiczność rekrutuje się z obywateli państw świata. W ciągu jednego roku ogólna liczba gości odwiedzających Atlantic City, wynosi więcej niż 12.000.000 osób.

Wystawa ta — jak twierdzi p. Schamehorn — ma przedewszystkiem charakter propagandy, albowiem zaznajamia bardzo szerokie masy wytwornej publiczności z rozmiarami działalności General Motors oraz — z wyrobami tego olbrzymiego koncernu.

Za urządzeniem wystawy General Motors w Atlantic City przemówił nie tylko ten wzgląd, że miejscowość tę odwiedza przeszło 12.000.000 osób, lecz głównie ta okoliczność, iż goście ci przyjechali tam dla odpoczynku, wobec czego mają dużo wolnego czasu i dlatego zwiedzanie wystawy odbywa się w warunkach niezwykle sprzyjających.

Personel wystawy składa się z 35 osób, z których 20 osób to agenci. Głównem ich zadaniem jest rozpowszechnianie wśród bawiącej się w Atlantic City publiczności informacyj o samochodach General Motors, oraz wyjaśnianie ewentualnych wątpliwości.



Wnętrze stałej wystawy samochodów General Motors w Atlantic City.

Na wystawie tej znajdują się tylko eksponaty wyrobów General Motors. Charakter porównawczy jest zupełnie wyeliminowany — tak w zakresie produkcji General Motors, jak również i w stosunku do samochodów innych fabryk. Innemi słowy, uwypuklone są zalety poszczególnych samochodów General Motors bez podkreślania ich przez wykazywanie braków w wozach, innej niż General Motors produkcji.



O. K. Winding, Dyrektor Wydziału sprzedaży General Motors w Polsce.

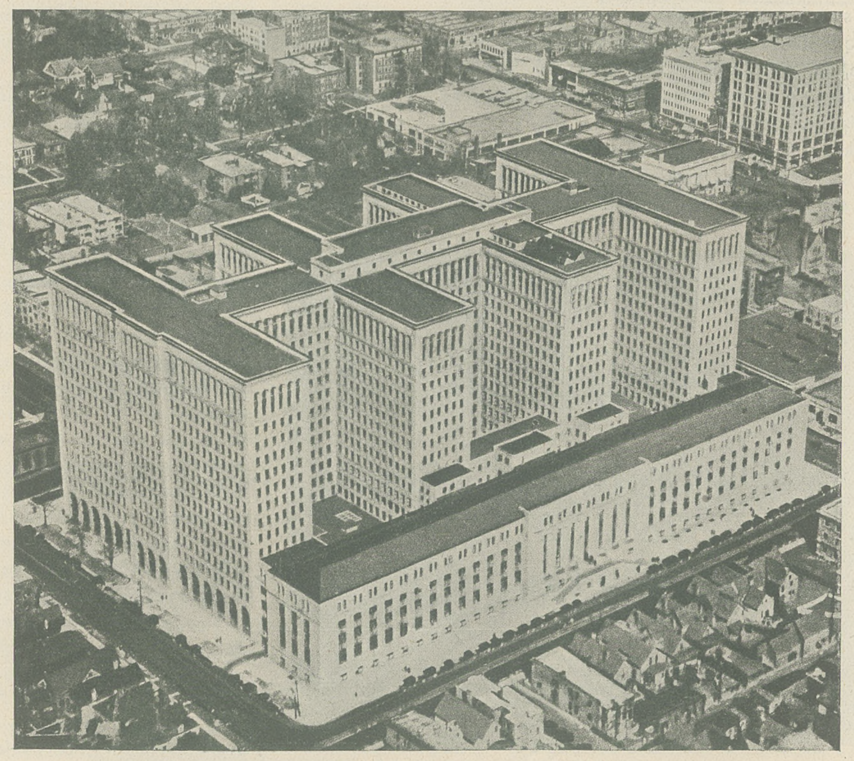
Rzecz zrozumiała, że nie wszystkie dodatnie strony wystawy w Atlantic City są uchwytne, tak jak nieuchwytne są wszystkie rezultaty jakiegokolwiek ogłoszenia. W każdym jednak razie wystawa ta przyczynia się w dużym stopniu do coraz większego popularyzowania samochodów General Motors, a co zatem idzie — i do wzmożenia na nie popytu.

Tranzakcji kupna na wystawie zawierać nie można. Jeśli ktoś ze zwiedzających wyrazi chęć kupna któregokolwiek z wystawionych typów wówczas nazwisko i adres jego przesyła się przedstawicielowi General Motors odpowiedniego okręgu w celu zawarcia tranzakcji.



Witold Pawłowski, Dyrektor naczelny General Motors w Polsce.

Wystawa General Motors w Atlantic City została otwarta 1 lipca 1926 r. i od tego czasu odwiedzana jest tłumnie bez przerwy przez zamożne sfery przybywające tu ze wszystkich części naszego globu.



Główne biura i laboratorjum badań General Motors Corporation, Detroit, U. S. A. Największy budynek biurowy w świecie.

Rola kredytu w handlu samochodami

(dokończenie)

System sprzedaży na raty, miał i ma bardzo wielu przeciwników, którzy jako dowód na poparcie swego twierdzenia wskazują, że człowiek korzystając z kredytu przy zakupie częstokroć nabywa niepotrzebne mu przedmioty, przez co wytwarza się dążenie do zbytku — tem samem trwonienie swego dorobku. Pomimo pewnej zewnętrznej racjonalności tego poglądu w istocie zgodzić się z tem nie można, gdyż popierwsze trudnem jest rozgraniczenie, co jest zbytkiem a co nim nie jest. Przypomnijmy słowa Voltair'a: „W państwie w którym wszyscy byli bosi — człowiek jakiś zrobił sobie buty — i był uosobieniem zbytku". My skłonni jesteśmy sądzić, że raczej należałoby go nazwać pomysłowym.

Dążenie do podniesienia skali życia wytwarza popyt na przedmioty, których wyrobem muszą zająć się inni ludzie, którzy znów za swą pracę otrzymają wynagrodzenie, zużywając je ze swej strony na zaspokojenie swych potrzeb.

W miarę wzrostu dobrobytu będzie rosnąć zapotrzebowanie, a zapotrzebowanie stwarzać będzie źródła zarobku — a tem samem przyczyniać się do powiększenia dobrobytu.

Rolnik, który wskutek wzmożenia konsumpcji będzie uzyskiwać więcej za swe zboże, nie zadowolni się jednym samochodem, lecz nabędzie dwa, zamieni swego Forda na Cadillaca lub nawet na Rolls-Roycea a tem samem da pracę i zarobek innym ludziom.

Teraz nasuwa się pytanie — czy zdobędzie on się na to, by ciułać grosz do grosza i czekać aż się uzbiera kwota niezbędna na zakup samochodu.

W większości wypadków nie — gdy zaś ma możność skorzystania z kredytu, nabywa potrzebny mu przedmiot i następnie spłaca go w określonych terminach.

Ktoś porównał kupno samochodu na raty do kupna na kredyt pudełka papierosów. Nie jest to porównanie odpowiednie — gdyż przy kupnie samochodu opłacam przed tem za część jego, którą następnie będę zużywać — tak, że przed całkowitem zużyciem musi on być opłaconym.

Wiele mówi się o ryzyku rozszerzania sprzedaży na raty, wskazuje się na możliwość niewypłacalności nabywców w zaległych opłatach.

Tow. General Motors — a nie tylko ono lecz i inne koncerny, które poszły za jego przykładem, są dowodem, że tak nie jest.

Banki i instytucje kredytowe, zaangażowane w przemyśle więcej ryzykują, niż instytucje finansujące *sprzedaż-kupno samochodów*. Przeważnie banki nie mają możności być uniwersalnemi, i muszą pracować w pewnych określonych branżach, finansując przedsiębiorstwa z tych branż. Gdy nadchodzi kryzys i przedmioty wytwarzane przez popierany przez nich przemysł nie znajdują zbytu, przeżywają ciężkie chwile.

Finansowanie kupna samochodów nie pociąga za sobą tych niebezpieczeństw — bo ryzyko rozdziela się na różne zajęcia, na różne miejscowości i ekonomiczne sytuacje.

W finansowaniu sprzedaży na raty jest pewne podobieństwo do ubezpieczenia od ognia lub wypadku. Czem więcej jest ubezpieczonych, tem mniej ryzykuje ubezpieczający.

Teorje te mogliśmy sprawdzić, badając stan interesów i wpłat podczas wielkiego strejku węglowego w Pensylwanji.

W chwilach załamania się stanu ekonomicznego towarzystwo finansujące zakup samochodów ogranicza swą działalność, a zobowiązania kli-



Uczestnicy VII Raidu Międzynarodowego A. P. przy obiedzie w Domu Zdrojowym w Krynicy.

jentów maleją z dniem każdym — w najgorszym wypadku mogą czas jakiś nie wpływać, natomiast banki finansujące przemysł w takich chwilach są do jeszcze większych zmuszone wkładów, do udzielania nowych pożyczek aby swym klijentom dopomóc do przetrzymania kryzysu.

W ogólnej konkluzji muszę stwierdzić, że sprzedaż na raty samochodów nie jest i nie może być uważana za czynnik ujemny — przeciwnie uznać ją należy jako czynnik dodatni — wspomagający rozwój przemysłu i dobrobytu kraju.

Przytoczone krótkie streszczenie przemówienia profesora E. R. A. Seligmana, w zupełności może być zastosowane u nas. Gdybyśmy mieli instytucję finansową, będącą pośrednikiem pomiędzy nabywcą a sprzedawcą, ilość samochodów w Polsce zwiększyłaby się w ciągu krótkiego czasu kilkakrotnie, a tem samem i tempo pracy, i co za tem idzie jej wydajność.



Komandor Regulski czyta w Druskienikach wiadomości o przebiegu pierwszego etapu.

Fot. Zdz. Kleszczyński.

Zwiększenie popytu na samochody zbudziłoby z uśpienia prywatną inicjatywę i zamiast $2^1/_2$ fabryk jak obecnie, mielibyśmy ich kilkanaście — dałyby one pracę dość znacznemu zastępowi ludzi, którzy obecnie korzystają z zasiłków państwowych. Wzmogło by ono nasze zdolności produkcyjne w innych gałęziach przemysłu, przyczyniłoby się do poprawy i rozwoju sieci naszych dróg i byłoby poważnym czynnikiem jako rezerwa, z której nasza armja mogłaby czerpać w razie potrzeby niezbędne dla niej samochody.

Koniecznem jest powołanie „Banku Samochodowego" — któryby opłacał sprzedawcy całkowitą należność za samochód — i dałby przez to możność konsumentowi nabyć ten samochód taniej niż dotychczas i umożliwić mu spłatę w terminie odpowiednim.

Instytucja taka jest w obecnej chwili niezbędną i miejmy nadzieję, że znajdą się Ci co się tą sprawą zainteresują.

KRONIKA

Raid Pań 1928 r. Komisja Sportowa A. P. uchwaliła urządzić tegoroczny Raid Pań jako imprezę czterodniową na trasie długości przeszło 1000 klm. Pierwszy etap Raidu w dniu 8 września prowadzić będzie z Warszawy przez Sandomierz do Lwowa, gdzie następny dzień przeznaczony zostanie na wypoczynek. (W dniu tym rozegrane będą we Lwowie doroczne wyścigi). Drugi etap wiedzie przez całe Podkarpacie ze Lwowa do Krakowa i w tym dniu (10 września) odbędzie się górska próba szybkości, przypuszczalnie koło Limanowej. Nakoniec w dniu 11 września nastąpi najkrótszy etap z Krakowa do Warszawy z płaską próbą szybkości na zakończenie imprezy.

Zeszłoroczny Raid Pań udał się znakomicie, pomimo iż startowały w nim wyłącznie zawodniczki z Warszawy. Nie wątpimy, że w tym roku zjawią się na starcie kierowczynie z całej Polski, przez co wzrośnie jeszcze bardziej powaga i znaczenie konkursu.

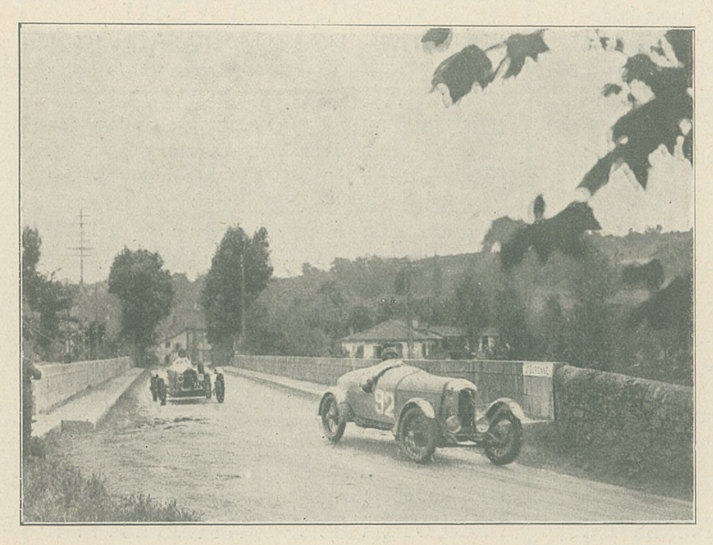
Regulamin Raidu Pań ogłoszony zostanie w następnym numerze „Auta".

Podróż Prezesa Komisji Sportowej A. P. Pan Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P., odbył w maju interesującą podróż samochodową z Warszawy przez Wenecję, Florencję, Rzym, Neapol, Palermo, Kalabrję, Rzym, Medjolan, St. Moritz, Cortina d'Ampezzo i Wiedeń z powrotem do Warszawy. Długość drogi wynosiła 6500 klm., którą przebyto na samochodzie Austro Daimler w ciągu 35 dni wliczając w to postoje wypoczynkowe w wielu miejscowościach.

Niedawno p. Regulski miał w Automobilklubie Polski odczyt o swej podróży, bogato ilustrowany świetnemi przezroczami, który został wysłuchany z dużem zainteresowaniem przez licznie zebranych członków i zaproszonych gości.

Pośpieszamy się podzielić z czytelnikami „Auta" miłą wiadomością, że wrażenia z tej arcyciekawej podróży, spisane barwnem piórem p. Regulskiego, rozpoczniemy już w najbliższym czasie drukować w naszem piśmie. Artykuły te będą bogato ilustrowane pięknemi fotografjami.

Wezwanie. P. kpt. Zwiezdowski poszukuje reflektantów celem odbycia podróży na wystawę motocyklową „Olympia Show" w Londynie w dniach 5—10 listopada r. b. Cała podróż wraz z kosztami przejazdu, wyżywienia i ulokowania w Londynie wyniesie około 500 zł. Zgłoszenia kierować należy na ręce p. kpt. Zwiezdowskiego pod adresem: Jarosław, Dyonowy Zakład Samochodowy Nr. 10.



Rousseau na samochodzie Salmson w wyścigu o Grand Prix Francji.
(Do artykułu na str. 325). Fot. Meurisse.

Odwołane zawody. Austrjacki Automobil-Klub odwołał wyścigi międzynarodowe na wzniesieniu Arlberg, które odbyć się miały w dniu 22 lipca r. b.

Grand Prix Tunisu. Wyścigi o Grand Prix Tunisu rozegrane zostały w dniu 3 czerwca na obwodzie szosowym w Bardo. Dystans wynosił 321 klm. w 60 okrążeniach toru. Wyniki są następujące:

1. Lehoux (Bugatti) w 2 g. 39 m. 07 s., szybkość średnia na godzinę 121 klm.; 2. Joly (Bugatti) w 2 g. 52 m. 56 s.; 3. Cloitre (Amilcar) w 2 g. 53 m. 56 s.

Wyścigi w Mugello. Na obwodzie szosowym w Mugello koło Florencji

rozegrane zostały w dniu 3 czerwca na przestrzeni 371 klm. doroczne klasyczne wyścigi samochodowe, które przyniosły następujące rezultaty.

1. Materassi (Talbot) w 5 g. 14 m. 54 s., szybkość średnia na godzinę 70,6 klm.; 2. Presenti (Alfa Romeo) w 5 g. 17 m. 59 s.; 3. Ferrari (Alfa Romeo) w 5 g. 18 m. 15 s.; 4. Marano (Maserati) w 5 g. 32 m. 45 s.

Grand Prix Rzymu. Wyścigi o Królewską Nagrodę Rzymu rozegrane w dniu 10 czerwca na obwodzie szosowym w pobliżu wiecznego miasta, odniosły pierwszorzędny sukces sportowy. Startowało 29 samochodów prowadzonych przez najwybitniejszych kierowców, to też walka była niesłychanie zacięta. Dystans wyścigu wynosił 396 klm. w 30 okrążeniach toru. Ostateczne wyniki są następujące:

1. Chiron (Bugatti 2000 cm^3) 3 g. 05 m. 48 s. szybkość średnia na godzinę 126 klm. 419 m.; 2. Brilli Peri (Bugatti 2000 cm^3) 3 g. 10 m. 23 s.; 3. Materassi (Talbot 1500 cm^3) 3 g. 15 m. 01 s.; 4. Minoia (Bugatti 1500 cm^3) 3 g. 16 m. 11,2 s.; 5. Fagioli (Maseratti 1500 cm^3) 3 g. 28 m. 18 s.; 6. Lepori (Bugatti 1500 cm^3) 3 g. 29 m. 28 s.; 7. Aimini (Delage 1500 cm^3) 3 g. 33 m. 05 s.; 8. Foresti (Bugatti 2000 cm^3) 3 g. 33 m. 50 s.; 9. Pastore (Maseratti 1500 cm^3) 3 g. 38 m. 51 s.; 10. Morel (Amilcar 1100 cm^3) 3 g. 46 m. 01,2 s.

Zawody o Grand Prix Rzymu dla samochodów turystycznych rozegrane zostały w dniach 16 i 17 czerwca, jako dwudziestogodzinny konkurs wytrzymałości. Rezultaty są następujące:

Kat. do 1100 cm^3: 1. bracia Fagioli (Salmson) 1577 klm 670 m., szybkość średnia na godzinę 78,883 klm.; 2. Scrilli-Menghi (Amilcar) 1510 klm. 700 m.; 3. Bernardinis-Tirana (Fiat) 1386 klm. 490 m.

Kat. do 2000 cm^3: 1. Mancinelli-Bruno (Alfa Romeo) 1955 klm., szybkość średnia na godzinę 97,758 klm.; 2. Morandi-Rosa (O. M.) 1861 klm. 950 m.

Kat. pow. 2000 cm^3: 1. Minoia-Foresti (Bugatti) 1995 klm. 140 m., szybkość średnia na godzinę 99,707 klm.; 2. Gozzani-Teffé (Alfa Romeo) 1706 klm. 720 m.

Wyścigi w Cremonie. Na obwodzie szosowym koło Cremony rozegrane zostały w dniu 24 czerwca wyścigi samochodowe, które były prawdziwą orgją szybkości. Zwycięzca, Arcangeli na samochodzie Talbot, przebył dystans 322 kilometrów w czasie 1 g. 58 m. 27 s., rozwijając nieprawdopodobną na warunki szosowe szybkość średnią 163 klm/g. Pozatem mierzone były podczas wyścigu czasy na dziesięciu kilometrach w linji prostej. Największą szybkość na tym odcinku wykazał Campari na Alfa Romeo, rozwijając 218 klm/g. Szczegółowe rezultaty są następujące:

1. Arcangeli (Talbot 2000 cm^3) 1 g. 58 m. 27 s., szybkość średnia na godzinę 163 klm 037 m.; 2. Nuvolari (Bugatti 2000 cm^3) 2 g. 01 m. 01 s.; 3. Materassi (Talbot 1500 cm^3) 2 g. 01 m. 54 s.; 4. Saccomani (Bugatti 2000 cm^3) 2 g. 07 m. 12 s.

Czas na 10 klm. ze startem z rozbiegu: Campari (Alfa Romeo 2000 cm^3) 2 m. 45 s., szybkość średnia na godzinę 217 klm. 654 m., rekord światowy.

Najszybsze okrążenie: Campari (Alfa Romeo 2000 cm^3) z szybkością średnią 175 klm. 079 m/g.

Campari, który był najszybszym ze wszystkich współzawodników, wycofał się z wyścigu w ostatniem okrążeniu. Do celu doszły 4 samochody na 19 startujących, co daje najlepsze wyobrażenie o trudności wyścigu.

Madryt-Paryż-Kopenhaga. Raid samochodowy, rozegrany na tej przestrzeni przyniósł rezultaty następujące:

1. Danielsen (Buick) 39 g. 10 m.; 2. Krules (Ford) 43 g. 10 m.; 3. Bourbon (Talbot) 43 g. 16 m.; 4. Hansen (Fiat) 47 g. 10 m.; 5. Sorensen (Chevrolet) 48 g. 23 m.; 6. Guillaume (Steyr) 51 g. 50 m.; 7. Almasy (Steyr) 51 g. 50 m.; 8. pani Baur (Steyr) 52 g. 55 m.

Chrysler-Dodge. Z Ameryki komunikują wielką nowinę: Walter P. Chrysler zakupił zakłady Dodge, stwarzając w ten sposób jednostkę przemysłową, która pod względem kapitału zakładowego zajmować będzie trzecie miejsce w gronie wielkich amerykańskich koncernów automobilowych. Koncern General



Sensacyjna próba wytrzymałości pneumatyków Michelin urządzona była w Strudze pod Warszawą. Samochód, jadący pełnym gazem na nienapompowanej oponie, zawrócił nagle o 180°, przyczem pneumatyk nie spadł z obręczy.

Motors rozporządza bowiem kapitałem 26 miljardów dolarów, Ford Motor Co. posiada 17,5 miljarda dolarów, a koncern Chrysler-Dodge 11,5 miljarda dolarów.

Filja fabryki Scintilla w Warszawie. Z pewnego źródła dowiadujemy się, iż w ostatnich dniach bawił w Warszawie p. J. Schnyder, dyrektor generalny fabryki powszechnie znanych magnet lotniczych i samochodowych instalacji Scintilla, w Solurze.

Celem pobytu p. S. była sprawa założenia w Warszawie filji powyższej fabryki. Odnośne pertraktacje zostały pomyślnie zakończone i wkrótce powstanie w Warszawie nowa placówka pod firmą „Scintilla" Sp. z o. o., której celem będzie sprzedaż, montaż i reperacja magnet i aparatów instalacji elektrycznych „Scintilla".

Tradycja samochodów Studebaker. Sto lat upłynie wkrótce od chwili, gdy John M. Studebaker rozpoczął swą karjerę jako stelmach w niewielkiej kuźni, leżącej na szlaku ciągnących na zachód imigrantów. W owych czasach, gdy nietrwałość wozu oznaczała niemal śmierć dla jego posiadacza, wozy Studebakera zdobyły sobie uznanie ze względu na swą budowę, zapewniającą doskonałą równowagę. Interes rozwijał się i wreszcie Studebaker przyjął do spółki swych czterech braci. Kuźnia rozrosła się do rozmiarów fabryki, w której wyprodukowane pojazdy cieszyły się niezwykłem wzięciem dzięki licznym zaletom, w ciągu dwóch pokoleń uważane za ostatni wyraz techniki w tej dziedzinie.

Czas płynął, a z nim rozwijały się i doskonaliły środki komunikacji. Ideały jednak i duch postępu, zaszczepiony przez pierwszych pionierów pozostały te same. Przedsiębiorstwo Studebakera utorowało drogę automobilizmowi i samo z fabryki pojazdów przekształciło się w wielkie zakłady przemysłowe, które dziś mają już sławę światową i których samochody zdobyły sobie wszystkie części świata.

Przychylna ocena, z jaką spotykają się samochody Studebaker w szerokich kołach publiczności dzięki swej wysokiej wartości, która przeszła już do tradycji, stanowi najcenniejszą część aktywów firmy Studebaker i jest świadectwem wybitnego charakteru, jakim odznacza się wóz Studebaker.

Zalety samochodów Studebaker już dawno nieobce były publiczności polskiej, to też doceniając znaczenie zasilenia rynku polskiego w wozy tej klasy, co Studebaker, p. Leonard Jaroszewski oraz p. Mieczysław Loria, stworzyli spółkę p. f. „Studers" Sp. z ogr. odp. w Warszawie, która objęła generalne przedstawicielstwo samochodów Studebaker na centralną Polskę i otworzyli salon wystawowy samochodów w Warszawie przy ul. Fredry 4.

Olbrzymie sukcesy lotnictwa włoskiego. Lotnictwo włoskie może poszczycić się w tym roku szeregiem sensacyjnych sukcesów, które stawiają je na naczelnem miejscu wśród innych państw. Przypomnieć tu przedewszystkiem należy pobicie w dn. 30 marca przez majora Bernardi na aparacie (wodnopłatowcu) Macchi 52 — światowego rekordu szybkości z fantastyczną średnią 512.776 klm. na godzinę. Poprzedni rekord zresztą należał od 4 listopada 1927 r. również do tegoż lotnika na tymże aparacie. Rekord pobity został na wybrzeżu w Lido na przestrzeni 3 klm. Po zdobyciu rekordu szybkości włosi zaatakowali rekord długotrwałości lotu i przestrzeni. Ostatnio rekord ten, przechodząc z rąk amerykanów do niemców i odwrotnie, wynosił 53 godz. 36 m. osiągniętych przez amerykanów Haldemana i Stinsona na aparacie Wright-Stinson. W dn. 31 maja do 2 czerwca włosi Delprete i Ferrarin na lotnisku Monte-Celio i na aparacie Savoia Marchetti S 64 pobili rekord światowy długotrwałości lotu podnosząc go do 58 godz. 37 m., a tem samem bijąc poprzedni rekord odrazu o całe 5 godz. Rekord przestrzeni został wtedy również pobity z homologowanym przelotem 7.666 klm. (w rzeczywistości powyżej 8.300), gdy poprzedni rekord Risticza i Edzard'a wynosił 4.660 klm., zaś w linji prostej Chamberlina i Levina 6.294 klm. Jednak rekord ten został w kilka dni później znów pobity przez wymienionego Risticza i Zimmermanna, którzy utrzymali się w powietrzu przez 65 godz. 28 m. Włosi jednak nie dali za wygraną i w dn. 3—5 lipca znowu niezmordowani Ferrarin i Delprete przelecieli na tymże aparacie Savoia Marchetti S 64 bez lądowania z Rzymu do Brazylji — przelatując przez Atlantyk i lądując w Ganibalu. Lot trwał 51 godz. w czasie których przebyto przestrzeń 7.600 klm. Należy zaznaczyć, że tak aparat Macchi jak i zwycięski Savoia zaopatrzone były w silniki Fiat — pierwszy mod. AS. 3, drugi zaś A 22 T. Ten ostatni jest silnikiem 12 cylindrowym w kształcie V, chłodzony wodą, rozwija moc 550 KM i waży 445 kg., które to silniki okazały się jednemi z najlepszych, jeżeli nie najlepszemi, najniezawodniejszemi wśród wszystkich współczesnych silników lotniczych. Ostatni wyczyn znanego i na gruncie polskim sympatycznego lotnika Ferrarina oraz Delpreta zaliczyć należy do najpiękniejszych zwycięstw lotnictwa — gdyż tak długością lotu, jak i przestrzeni oraz obciążenia płatowca lot ten pozostawił daleko poza sobą wszystkie dawniejsze długodystansowe przeloty. I tak naprz. gdy Lindberg przeleciał 5836 klm. a Chamberlin 6283 — to włosi osiągnęli 7600 klm. Gdy Lindberg posiadał 2285 kg. obciążenia, Byrd 6349, to włosi 6.800 kg. I gdy wreszcie Lindbergh leciał 33 godz., Byrd 45 godz., to włosi 51 godz. Czyż cyfry te nie podkreślają najbardziej wielkości zwycięstwa włoskiego, a zwłaszcza nie dają najlepszej miary fenomenalnej doskonałości użytego do przelotu silnika Fiata.

Samochody Tatra na Raidzie Międzynarodowym A. P. Firma „Tatra-Auto" nie brała w tym roku jak

i w latach poprzednich udziału w Raidzie Międzynarodowym z niżej wymienionych powodów:

1) Fabryka „Zakłady Tatra" Budowy Samochodów i Wagonów przeciążona jest zamówieniami i wyprzedała swoją produkcję na szereg miesięcy, szczególnie sam. 4 i 6-cio cyl., tak, że nie miała wprost samochodów specjalnych celem wysłania na Raid.

2) „Tatra-Auto" jest zapatrywania, że nie powinny brać udział w raidzie maszyny na ten cel specjalnie budowane i ze specjalnego materjału, gdyż byłoby wprost smutnem, gdyby nowy wóz pierwszorzędnej jakości jak „Tatra" nie wytrzymał 3000 klm.

Tem większe były sukcesy p. Koziańskiego i p. Inż. Rychtera, którzy brali udział w raidzie na swoich używanych maszynach. P. Koziański z 10-ma punktami dodatniemi otrzymał w ogólnej klasyfikacji 12 miejsce, podczas gdy p. Inż. Rychter zajął 13 miejsce wśród wszystkich startujących maszyn.

W przeciwieństwie do innych maszyn 2-cylindrowa „Tatra" była obciążona 4 osobami i bagażem, co stworzyło dalsze trudności odbywania raidu. Wszystko się na to złożyło, by wykazać, iż najstarsze samochody „Tatra" potrafią znieść najgorsze uciążliwości i przeciwności. Maszyna p. Inż. Rychtera jest najstarszym samochodem w Polsce, który przebył 193,000 klm., na którym otrzymał wyżej wspomniany jak również p. Koziański na swoim samochodzie kilka nagród w roku 1927.

NOWE WYDAWNICTWA

Wyścig Tatrzański urządzany przez Krak. Klub Automobilowy — wydane przez Komisję Sportową K. K. A. Ta broszura propagandowa wyścigu tatrzańskiego zaszczyt przynosi swym wydawcom. Napisana w trzech językach: polskim, francuskim i niemieckim omawia ona przedewszystkiem charakter wyścigów górskich, podaje następnie krótką historję tego typu wyścigów w Polsce i zeszłorocznego wyścigu Tatrzańskiego, opisuje Zakopane i Tatry oczywiście z punktu widzenia automobilizmu, wyszczególnia trasę wyścigu, określa jego charakter międzynarodowy, podaje streszczenie regulaminu wyścigu oraz nagród i kończy opisem organizacji. Wydana na doskonałym papierze i ozdobiona licznemi fotografjami pejzażów tatrzańskich oraz zeszłorocznych zawodów — broszura ta może być przytoczona jako przykład umiejętnej propagandy — gdyż nietylko treść jej w sposób nadzwyczaj intersujący ujęta, ale, jak mówię i zewnętrzna szata jej zachęca bezwątpienia każdego do osobistego ujrzenia tych arcyciekawych zawodów międzynarodowych. Broszurą tą K. K. A. udowodnił, że w prawdziwie umiejętne ręce dostała się organizacja tego najpiękniejszego międzynarodowego wyścigu samochodowego.

Drukarnia Techniczna Sp. Akc. Warszawa, Czackiego 3/5.